Law Reform Commission of Canada
Commission de réforme du droit du Canada

inspection: a case study and selected references

ADMINISTRATIVE LAW SERIES

STUDY PAPER

Canada

89-02062/

INSPECTION: A CASE STUDY AND SELECTED REFERENCES

Administrative Law Series

Available by mail free of charge from:

Law Reform Commission of Canada
130 Albert St., 7th Floor
Ottawa, Canada
K1A 0L6

or

Suite 310
Place du Canada
Montréal, Québec
H3B 2N2

© Law Reform Commission of Canada 1988
Catalogue No. J32-3/41
ISBN 0-662-56316-6

INSPECTION: A CASE STUDY AND SELECTED REFERENCES

Administrative Law Series

A Study Paper prepared for the

Law Reform Commission of Canada

by

John C. Clifford, B.A., LL.B.

Table of Contents

FOREWORD ix

FREQUENTLY USED ABBREVIATIONS xi

INTRODUCTION

I. Background 1

II. Method and Presentation 4

PART ONE: Aviation Safety Inspection — A Case Study 7

I. Introduction 7

A. Background 7
B. Aviation, Safety and Inspection 9
C. Objectives for Field Research 11

II. Inspection: Its Nature and Execution 13

A. Actual Nature of Aviation Safety Inspection 13
1. Field Observations 13
(a) Surveillance and Enforcement 14
(b) Supervision and Service 15
(c) Relations 17
2. The Duality of Inspection 18
B. The Formal Framework: Written Standards 19
1. International Agreements 19
2. Domestic Legislation 20
3. Canadian Standards for Fair Inspection 22
4. Internal Instructions: Detailed Guidance from Transport Canada 23
5. Limits Imposed by Collective Agreement 26

III. Inspectors: Types and Organization 26

A. The Organization of Inspectors Within Transport Canada 27
1. Branching 27
(a) TCAG's Regulation Directorate 27
(i) Airworthiness 27
(ii) Aviation Enforcement 28
(iii) Legislation Development, Consultation and Review 28
(iv) Civil Aviation Security 29
(v) Aviation Licensing 29
(vi) Aviation Certification 29
(vii) Aviation Safety Promotion, Research and Analysis 29
(b) Merits of Branching 30

2. Delegation of Powers by the Minister 31
(a) Prior to Delegation: Recruitment and Certification 31
(b) Scope and Structure of Delegated Powers 32
B. Inspectors from Other Government Institutions 36
C. Private Inspectors 37
1. Classes of Private Inspectors 37
2. Means for Delegation of Powers to Private Inspectors 39
3. The Issue of Private Inspectors' Divided Loyalties 40

IV. Controls of Aviation Safety Inspection 40

A. External Controls 40
B. Internal Controls 45

V. Conclusions and Recommendations 45

A. Summary of Findings 45
B. Basis for Study and Reform of Federal Inspection 50

PART TWO: A Framework for Understanding Inspection 51

I. A Theory of Inspection 51

II. Private Inspectors 53

III. Internal Controls 53
A. Internal Instructions 53
B. Delegation 54

IV. Related Matters 55
A. Decision Making 55
B. Offence Administration 55
C. Search and Seizure 56
D. Permissions (Licences, Approvals and Entitlements) 56

V. Summary 56

PART THREE: Inspection: Selected References 57

I. Introduction 57
A. Purpose 57
B. Scope 58
C. User's Guide 60

II. References 61
A. Articles and Books 61
B. Official Documents 81
C. Canadian Legislation 90
1. Statutes 90
2. Regulations 95
D. Cases 96
E. Topical Index 105

Foreword

The author thanks Transport Canada for its co-operation which was expressed by all personnel who came within the purview of this study. I am indebted to Weldon Newton, Bob Lafleur and Mike Murphy from Aviation Regulation headquarters, for their insights, goodwill and trust. As well, managers of the other aviation safety inspectorates were co-operative and supportive of this work.

I am particularly thankful to the inspectors in four regions where I shared many hours of flying on surveillance missions. That was where I got a real sense of the nature of inspection, its strengths and its problems. Although I cannot name all the inspectors for reasons of confidentiality, still, I mention Dave Ellison, an airworthiness inspector from the Pacific Region who, to me, exemplified all the attributes of "the good inspector."

During 1985 the author completed field research for the case study in Part One. This was followed by investigation of selected departmental materials. After successive drafts of the case study, the Commission approved a final version for publication in 1987. The selected references which appear in Part Three were compiled during the same period. On August 26, 1987, the author presented an earlier draft of Part Two to a meeting of the Administrative Law Section of the Canadian Bar Association, at Meech Lake, Quebec.

Comments on the case study, received from members of the Canadian Association of Law Teachers and the Canadian Political Science Association at their 1987 meetings were most helpful. As well, the advice of my colleagues in the Commission's Administrative Law Project helped me greatly. Thanks are especially due to Patrick Robardet and John Frecker.

Several persons helped process the text: getting through the many versions was accomplished by Darcy Dixon, Jackie Ralston, Nicole Houle, Carmelle Lavigne and Carole Delorme. Finally, I mention the Commission staff who helped compile the selected materials in Part Three: they are Francine Gauthier, Irene Harrison, Donna Hellman and Judith Rubin. Thanks to all.

John C. Clifford

Frequently Used Abbreviations

AME:	Aircraft Maintenance Engineer
CASB:	Canadian Aviation Safety Board
CAT:	Civil Aviation Tribunal
CATA:	Canadian Air Transportation Administration
CTC:	Canadian Transport Commission
DFTE:	Designated Flight Test Examiners
ICAO:	International Civil Aviation Organization
LRC:	Law Reform Commission of Canada
MOU:	Memorandum of Understanding
TCAG:	Transport Canada Aviation Group

Introduction

I. Background

The present study follows other work of the Commission's Administrative Law Project, in the area of policy implementation and compliance (see, e.g., A62, A105, A308).[1] After completion of Working Paper 51 on this topic (see B76), it was felt that a deeper study was needed into several related matters, including government inspection. Work is needed because of the pervasiveness of inspection in the work of government, and because there has been no Canadian attempt to rationalize this phenomenon. Such work would help improve efficiency and fairness of government.

At least thirty-three federal government institutions[2] make use of approximately one hundred inspectorates.[3] Although central agencies control and organize them, these inspectorates are autonomous in several respects. Each institution has its own system for internal control. For example, internal instructions are promulgated according to the vagaries and histories of branches of each institution; practices for delegation of authority are equally various. As well, little is known about the extent to which government uses private parties to do inspection. It is important to raise this issue in the context of contemporary pressures to privatize public services of all kinds. This study paper and subsequent work of the Commission stresses internal controls and the respective positions and responsibilities of private and government inspectors.

The significant presence of inspectors and inspection in western government administrations is reason enough for an attempt to make sense of this phenomenon. Although there exists a considerable body of literature on this subject,[4] there has been no attempt to treat the Canadian manifestations in a comprehensive fashion. Such work is needed in Canada to build an analytical framework which could help policy makers

---

1. The alphanumerical notations in brackets refer to the works in the bibliography.

2. Federal government institutions which make use of inspectors, for a variety of inspection functions, include: Atomic Energy Control Board, Agriculture Canada, Canadian Aviation Safety Board, Consumer and Corporate Affairs Canada, Canadian Human Rights Commission, Canada Mortgage and Housing Corporation, Canada Post, Correctional Service Canada, Canadian Transport Commission, Communications Canada, Environment Canada, Employment and Immigration Canada, Energy, Mines and Resources Canada, Canada Oil and Gas Lands Administration, External Affairs Canada, Fisheries and Oceans Canada, Department of Finance Canada, Health and Welfare Canada, Insurance Canada, Labour Canada, National Capital Commission, National Defence, National Energy Board, Ports Canada, Public Service Commission of Canada, Public Works Canada, Revenue Canada — Customs and Excise, Revenue Canada — Taxation, Solicitor General Canada — Canadian Security Intelligence Service, Supply and Services Canada, Treasury Board of Canada (Secretariat), Transport Canada.

3. This group fluctuates with institutional reorganizations.

4. See, e.g., the references listed as "Articles and Books" in Part Three, below.

and administrators in their decisions about whether to use inspection and how to use inspectors. As a first step, the meaning of inspection could be clarified. This can be approached by finding out who the inspectors are and what they do.

To inspect is to "look closely into, examine officially."[5] An inspector is "one who inspects; (an) official employed to supervise a service and make reports."[6] As broadly as these terms are defined in dictionaries, the true dimensions of their meanings cannot be fully appreciated without some knowledge about actual inspection and inspectors. With this in mind, the author conducted a field study of an inspectorate in one department to get a sense of the problems encountered by inspectors and to see how the department attempts to control inspection. This was followed by a literature review. The results of this work appear in the present paper as Parts One and Three, respectively.

Research was commenced with some assumptions which ultimately had to be identified, tested and adjusted. For example, a traditional narrow view of inspection includes supervisory activities which ensure that legal requirements have been met and that prohibitions have not been breached. In aid of this, inspectors exercise legal powers and act under lawful authorization, including delegated powers and other formal authorizations to intrude into private affairs. However, the research reported herein, leads to a *broader meaning of "inspection" comprising not only supervision, investigation and enforcement but also provision of services such as grading, advising, and taking decisions for government which affect the ability of private parties to conduct their affairs*. By way of examples, the range of tasks performed by aviation inspectors is more fully set out in Part One below.

Similarly, an assumption about inspectors did not stand up after research. In particular, government supplements its own inspectorates with private parties. Government employees and private parties inspect on behalf of government. Government inspectors are not always designated or classified as such, and so it is difficult to make a definitive enumeration of them. The same is true of private actors performing inspection functions. Private inspectors are in fact the middle persons[7] between parties being checked on and the government institution which is ultimately responsible for supervision of a particular activity. Much of government's inspection is actually done by private inspectors. This theme is explored in Part One, using the example class of aircraft maintenance engineers (AMEs): they are private sector actors, whether employees of private firms or self employed parties. The AMEs' work consists in inspecting aircraft or components, determining what work is required, executing repair work and certifying to that effect on official logs. The government's airworthiness inspector systematically checks maintenance and journey logs and rarely looks beyond the notations. In essence, many of the duties of government inspectors consist in checking on the work of private inspectors.

Inspection of the work of governmental inspectors and other public servants is a field of activity which is not usually identified as inspection. It is variously labeled

---

5. See J.B. Sykes, ed., *The Concise Oxford Dictionary of Current English* (Oxford: The Clarendon Press, 1982) at 519.

6. See *ibid.*

7. For fuller development of this idea, see A208, pp. 38-41.

"audit," "evaluation," "efficiency testing," "periodic review," and so on. Various governmental bodies are empowered to do this work. As well, this kind of inspection is an *ad hoc* or ongoing internal function of many government institutions. Sometimes institutions request other expert bodies of government to perform such inspections in order to support proposals for budget appropriations. Or, the inspection may be done by a central agency of government with the co-operation of the subject institution. Inspection of government's own inspectorates is therefore done for a variety of purposes, including appropriations, efficiency, fairness, and to prevent or investigate circumstances of fraud.[8] While this aspect is not fully explored in the present paper it is not to be forgotten in a full study of inspection because of its importance for policy implementation. In other words, securing bureaucratic co-operation merits the same attention of the legal community as the government's attempts to secure private sector compliance. Even though the present paper is focused on inspection of private parties by government inspectors, the human dynamics in inspection are much the same whether the inspectors and inspected are government or private sector actors.

Over the last two centuries, governments in countries such as Canada, Great Britain and France have used inspectors to help implement public policy. Inspection has an even longer history. In the tax farms of pre-revolutionary France, for example, the tourneur maintained direct control through exercise of unlimited authority to inspect and correct.[9] Among the early nineteenth-century British manifestations were the school inspectors.[10] Their practices and orientations and those of the inspectors of mines and factories are well documented in the literature.[11] In nineteenth-century Great Britain, the inspector was directly responsible for ongoing policy advice in ways which are not replicated by inspectors in government today. Today, this function is performed by other government bodies. In new areas of government intervention, advice from field officers is indispensible; for such reasons, inspectors were often recruited from the educated, upper middle class ranks of society. This had the intended effect of enhancing direct communication with the responsible ministers (see, e.g., A215). In these respects, the government inspector worked as an enforcer and adviser among parties who were obliged to comply with the law, while working to improve implementation by recommending directly to government new standards and new concerns which merited interventions.

In the U.K. and France, a few authors have attempted to make sense of the inspectorates and administrative police used by their respective governments (see, e.g., A145, A203, A254). This has not yet been done in Canada. Although much can be learned from foreign classifications and analytical frameworks, there is a need in Canada to develop our own perspectives on the phenomenon of inspection. This is partly because our inspection ought to be seen from the point of view of particular Canadian social needs and circumstances. A recent study of inspection in the U.K. (see A254) classifies seven types of inspectorates and excludes five from detailed discussion.

---

8. At least one federal government institution is starting to study this area: see B88.

9. See A218, pp. 199-203. The tourneur was in fact responsible for inspecting private law enforcement. Historically, this arrangement has given rise to abuses. In some instances, a monopoly or oligopoly in enforcement has evolved.

10. See topical index under "Inspectorates, U.K.: Schools".

11. See *ibid.*, "Inspectorates, U.K.: factories ... mines".

In the U.K. the central government inspects local government operations respecting the efficiency with which they perform delegated tasks. This activity is significant in the U.K. but there is no counterpart in Canada.

Hartley's classifications of British government inspectorates provides some basis for conceiving models. For example, he makes distinctions on the basis of style and organization. In respect of style, he distinguishes: *roles* (inspection; advisory); *approach* (substantive, backed by sanctions; non-authoritative, ignore with impunity); and *content* (investigate legality or efficiency or both; hear both sides). Hartley's "organizational" distinctions are based on indicia of independence and responsibilities which are internal or external to the particular institution (see A145). Review of legislation is not enough to make distinctions, let alone construct models. Thus the importance of field study is clear, at least to discern distinguishing features of style and organization.

In France, the situation is different because of the differences in legal systems. Even though the idea of administrative police is well known in France, the author of a learned treatise finds few common threads with which one might knit together the notion of administrative police (see A241). Even though the notion is attractive in some respects, it might only fit within a system of administrative law which has no counterpart in Canada.

II. Method and Presentation

To become acquainted with actual field level problems, the author accompanied aviation safety inspectors from Transport Canada on surveillance missions in four of six regions. This was complemented by interviews of inspectors and managers, examination of legislation, jurisprudence, manuals, internal instructions and various governmental studies of the aviation safety inspectorate. Written surveillance instructions,[12] enforcement statistics (see, e.g., B61) and enforcement instructions[13] have, with many other aspects of the research, provided a basis for understanding the enforcement function and its variations. No departmental files were examined for the study. Following the field study, the author researched selected materials from law, published literature and official documents. On the basis of that work, an index was developed which reflected the theoretical concerns arising from the field study and the materials consulted. This should provide a better basis for undertaking further research and is a necessary step towards responsible legal harmonization.

The next step planned for this area is a survey of federal inspectorates. It is necessary to do this work so that a basic source of information will be available. The survey will address matters which have been focused on by the work done to date. Analysis of survey responses should provide a basis for making recommendations for reform of federal inspection, and for the development and control of inspection.

---

12. See *infra*, note 38, and accompanying text.

13. See *infra*, note 35.

The three parts which follow are analagous to a "reader" in that they share common threads but are also completely separable. However, each part complements the others: for example, the themes of the case study in Part One are reflected in many parts of the topical index in Part Three, and the selected materials in Part Three are given some life by real examples exposed in the case study. Part Two is a synthesis of field study and literature review, and is a basis for systematic study of government inspection.

The dimensions of the problems surveyed and the time necessary to complete a study in this area indicated that publication of the present work could be useful to help stimulate interest in this subject.

As a practical matter, working on administrative law questions and reform should be aimed at improving government. This is the orientation which was adopted for the research and findings reported in this text. In particular, how can law improve the deployment and control of inspectors? These are basic administrative law issues.[14] To approach these issues, it is necessary to know how inspectors are deployed at present, what they do, who they are and what the law is governing inspection. Therefore the purpose of the present paper is to catalyse thinking and discussion about the nature of inspection, the identity of inspectors and control of inspection. This is in keeping with themes outlined in a Law Reform Commission consultation paper, *Towards a Modern Federal Administrative Law* (B79). In particular, the present paper addresses matters, within the research program of the Administrative Law Project, including legal powers, organization and control of administrative policing.[15]

---

14. A typical characterization of this administrative law orientation has been stated as a "secondary meaning of the rule of law ... that government should be conducted within a framework of recognised rules and principles which restrict discretionary power." See A306, p. 22.

15. While this phrase is not in common use in Canada, it does convey a true sense of what inspectors do. In particular, the notion of administrative policing may be useful for organizing reform of Canada's federal inspectorates. Even though each inspectorate has unique features, they all share common functional threads and problems. As used here, the phrase "administrative policing" includes the work of government administrators, other than those who are responsible for administration of the criminal law, who are authorized by government to exercise police power. Police power is the power of the state to act in the public interest; it is delegated to individuals and institutions through explicit and implicit authorizations. See topical index under "police, administrative", and "power."

PART ONE

Aviation Safety Inspection — A Case Study[16]

I. Introduction

A. Background

In a Working Paper entitled *Policy Implementation, Compliance and Administrative Law* (B76), the Law Reform Commission commented on aspects of relations between aviation safety inspectors and *administrés*.[17] This was done in the context of a general thesis about the importance of mutual accommodations for the achievement of governmental objectives (see B76, p. 19ff). Because of the prevalence of inspectorates in the federal government[18] the many legal regimes regulating their deployment,[19] and their importance for policy implementation, it was recognized that there was need for more study in this area. Hence, a limited field study of one government department's inspectors was undertaken to help develop a framework for analysis, and to identify avenues for reform.

Research of inspection was initially based on an interest in the ways in which inspectors try to get private parties to comply with legal requirements. Using the analysis from Working Paper 51, the author assumed that inspectors got compliance by using licences and other instruments of permission which can be granted, withdrawn or altered by inspectors, depending on compliance. As well, many violations of legislated standards should be prosecuted as regulatory offences. In these contexts, aviation safety inspectors work with persuasion, incentives and coercion to achieve policy objectives.

---

16. An earlier version of this part was presented at the annual meetings of the Canadian Association of Law Teachers and the Canadian Political Science Association at the Learned Societies Conference, McMaster University, Hamilton, Ontario, in May and June 1987.

17. There is no English equivalent for the term "administré". In French it conveys a meaning which includes both users of public service and parties under governmental administration or jurisdiction.

18. Clearly some definitions of "inspection" and "inspector" are needed to inform a count of inspectorates. Preliminary work for a survey, without settled definitions, indicates that there are approximately 100 federal inspectorates.

19. The variations are evidenced by 166 federal statutes which govern inspection (see section C of bibliography).

During the 1980s, the Administrative Law Project kept under general consideration the work of Transport Canada's Task Force on Aviation Safety (see, e.g., A78) and related recommendations of the Royal Commission of Inquiry into Aviation Safety.[20] These initiatives have precipitated important changes in law and administration governing aviation safety inspectors. By keeping abreast of such changes, researchers took account of actual problems faced by administrators charged with the difficult task of getting the job done.

An overarching purpose of research about inspection and inspectorates has been to discover the actual nature of inspection. When it comes to checking on compliance with the law, one typically conjures ideas about police and intrusions. But there are lots of other people doing police work. Let us call them "inspectors." Inspectors are experts. Government employs experts to check for compliance with law, whether expressed as requirements or prohibitions. This is done to protect and advance the interests of citizens.

In aviation safety, as in many other federal government policies, inspectors are front-line personnel who help government to implement policy. Through supervision and service, they try to secure private sector compliance with legal requirements. Government also inspects the work of government inspectors to ensure efficiency, fairness and honesty. As well, much of government's inspection work is in fact done by the private sector. This gives rise to other issues which complicate a seemingly straightforward area of public administration.

Government inspectors and private parties inspect to see that required steps have been taken in all aspects of aviation. As is the case with many other areas of public policy, inspection is both more and less than this. Inspection is more than checking on legal requirements: inspectors wear white hats too. As good public administrators, inspectors are more concerned about achieving policy goals (namely, safe aviation) than punishing. There can never be "enough" inspection to ensure that all legal requirements have been met; therefore, inspection sometimes seems to be less than it should be. However, there are very real limits in available human and other resources.

Before embarking on wide research about inspectorates it was thought wise to research one department's inspectorates in some detail, to get a better understanding of the general nature of the problems and the extent to which law reform could help. In 1985, the author accompanied aviation safety inspectors from Transport Canada on several surveillance missions. This direct study of inspection practices in the field was the beginning of the Commission's research on inspection.

The paper does not address in detail the relations between inspectors and private actors because sources of information were mainly government inspectors. This was

---

20. See B15. Many recommendations have been followed; for example, Transport Canada has created a new branch of inspectors dedicated to enforcement.

partially offset by soliciting, from the private aviation community, criticisms and comments about inspection and enforcement, and by investigating the legal problems of one group of private inspectors: the AMEs.[21]

B. Aviation, Safety and Inspection

The grim reality of aviation safety is expressed in terms of fatal and non-fatal accidents. In 1978, *Flight International* made comparisons of national records and it was found that, on the basis of accidents and fatalities, and using a number of ranking methods, Canada was in thirteenth place. By early 1985, the same periodical reported that Canada:

> has moved up to eighth place — perhaps a result of the 1981 Government Safety inquiry which was prompted by the 1979 *Flight* analysis. Canada is still below average when measured by number of crashes (A249, p. 32).[22]

The government inquiry (see B15) helped to bring about important changes in government administration.[23] The Aviation Group at Transport Canada (TCAG) is the leading federal government institution responsible for aviation regulation. The changes have profoundly affected deployment of personnel within TCAG's several inspectorates. This is clear on the face of a new act, from the dedication of a new branch to enforcement, and from other improvements in internal instructions, delegation arrangements within government and new training programs. Serious broader problems persist and are discussed interstitially below.

As important as inspection is for safety of aviation, many other aspects of the system merit attention as well. For example, the consistently high safety record of Australia has been attributed to short "power distance," that is, "the extent to which crew and staff can argue with the boss" (see A249, p. 29). This factor is also important for aviation safety inspection, whether performed by government personnel or private actors.

Deregulation of economic aspects of aviation may precipitate problems in other areas, such as inspection. Inspection is performed to ensure that personnel, equipment and flight services are safe. One might say that flying is an act of faith in aviation safety, and in the elements of the system, such as inspection. Measurement of aviation safety is a much qualified exercise; improvements in safety are at least as difficult to measure. Similarly it is difficult to attribute credit for actual improvements or declines in safety. Assignment of responsibility for safety failures is more precisely performed during investigation of specific accidents or incidents. Nonetheless, continuous

---

21. This was achieved mainly through interviews with several AMEs in one region and attendance at regional AME association meetings. Problems faced by these professionals exemplify difficulties faced by private actors who are caught between performance of duties for government and private employers. AMEs do not have strong professional associations, and so they are left on their own to resolve many potential conflict of interest problems on a case-by-case basis.

22. See also A248.

23. This has included creation of two new agencies, the Canadian Aviation Safety Board (CASB) and CAT, as well as major changes at Transport Canada.

evaluations and adjustments must be made by government and private parties to try to improve safety, notwithstanding the constraints posed by deregulation.[24]

Government plays its parts through various institutions and their employees, including inspectors. In the private sector, the aviation community also employs inspectors. On both sides, the inspectors perform a variety of tasks which, on reflection, expand the actual meaning and nuance of inspection. Indeed, many actors who perform inspection tasks are not labeled "inspectors". In various ways they are responsible for maintaining and improving public and private interests in aviation safety.

Measurements of aviation safety provide benchmarks for all parties interested in this field. However, inspectors concern themselves with secondary measurements related to the qualifications of personnel, equipment and services. Essentially, this is preventive work and is accomplished through routine tasks such as maintenance, testing, surveillance, discussion, and so on. The systemic goal of aviation safety is therefore approached through emphasis on tasks which may enhance safety. Safety may or may not be achieved or enhanced through inspection; however, this is matter for analysis and opinion and is beyond the scope of the present paper.

There are many problems in the administration of aviation safety inspection. In some respects, these problems can be approached through adjustments of legal arrangements. However, this should not be done with easy assumptions. Within this perspective it is important to try and discern the roots of problems. Some of the problems are topical in that they are particular to aviation. Others are typical Canadian problems; still others are problems of public administration and law. This case study explores some actual problems and arrangements in the specific context of aviation safety inspection, as a way of raising issues which are of significance for inspection generally.

Aviation and aviation safety inspection have grown dramatically in Canada. Examples in the following table will illustrate:

Table I: Canadian Aviation and Inspection 1948-1985[25]

	1948	1960	1985
Passengers ('000)	919	4,830	29,000
Kilometres Flown ('000,000)	529	4,507	48,812
Cargo-Kilograms ('000)	15,693	95,401	498,199
Mail-Kilograms ('000)	4,034	15,709	82,458
Hours Flown ('000)	292	879	2,434
Registered Aircraft	2,021	5,318	26,801
Pilot Licences	4,353	19,153	60,838
AME Licences		1,953	6,300 +
Government Inspectorate (person-years)	33		713 (1984)

24. Deregulation facilitates market entry; new airlines increased demands for personnel and inspectors are natural candidates for these new positions. Staffing inspectorates therefore becomes more difficult, at least during the early phase of deregulation. This may change after the "shakedown" of competition. See A64.

25. Information for this table was compiled from data which appears in the following texts: B63, B97, B98.

In the late 1970s a management report observed that some of these growing pains have had a particular impact on the Civil Aviation Inspectors group. The earlier small number of clients allowed for a fairly loose organization with something of an old boy network operating in the group's relationships with industry (see B43, p. 2).

Considerable progress has been made in the reorganization of aviation safety regulation since the late 1970s. Transport Canada has taken great strides,[26] with the help of a Royal Commission (see B15) and other studies (see, e.g., B89, 1985, par. 13.1ff), to improve aviation safety regulation, including inspection. This culminated in 1985 with the proclamation of a revamped *Aeronautics Act* (C2). The initiative continues with consolidation and rationalization of subordinate legislation and continuous renewal of the administration. In this connection, Transport Canada has taken many measures to improve the deployment and control of its inspectorate and of private parties who are authorized to perform inspection functions. This has been taking place in the context of a better understanding of the duality of government work, namely supervision and service.

Inspectors are empowered to carry out supervisory tasks by virtue of their powers to enter places and aircraft for inspection purposes, to obtain warrants to seize evidence of legal violations and to ground unfit aircraft. These and other supervisory activities are probably better understood as inspectors' *modus operandi*. However, the service aspects of inspection are less well understood, in both common parlance and in law. For instance, the inspector approves, advises and performs a range of communicative duties. These duties take up much of the inspectors' time and are justified on the basis that they contribute to aviation safety. The inspector is not a police officer in the sense of that word commonly understood in Canada. Enforcement is only one aspect of the aviation safety inspector's work. This is recognized, for example, in the percentages assigned to benchmark positions established by Treasury Board in its classification standard for the Aircraft Operations Group (see B106, B107).

The present paper exposes the range of parties involved in aviation safety inspection and explains the nature of inspection itself. It was felt necessary to do this to establish a basis for developing options for the participation of public servants and private parties in inspection. When these matters are better understood, government might be able to make more expert reform choices.

C. Objectives for Field Research

Who are the inspectors? What are their powers and responsibilities? What is the actual nature of inspection and what legal regime ought to govern inspectorate practices? These are the basic questions which ought to be addressed before the law in this area can be reformed. However, to address these questions, it is not enough to

---

26. Transport Canada made use of a Task Force on Aviation Safety to help bring about changes in legislation and in the internal organization of its inspectorates. The Task Force prepared a number of concept papers which it used for purposes of consultations. Several of these papers directly treated legal problems associated with inspection; see, e.g., B50.

examine the legislation and cases. Therefore, research in the field was undertaken for the following reasons:

(1) to observe the "law in action;"

(2) to ascertain patterns of enforcement;

(3) to try to relate the formal legal regime to field level practices;

(4) to learn more about the limits of inspector activities;

(5) to discover reasons for regional variations in enforcement and compliance;

(6) to gather anecdotal information about inspection strengths and weaknesses;

(7) to explore the effect of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* on inspectorate operations;

(8) to examine the use of formal procedures to control official exercises of discretion;

(9) to examine processes used to judge violators;

(10) to flesh out knowledge about relationships with *administrés*;

(11) to inquire about the uses of sanctions and threats;

(12) to inquire about the influences of professional ideologies and values on enforcement outcomes and inspectorate practices;

(13) to establish a basis for analysis of proactive enforcement strategies; and

(14) to gather information to support other work of the Administrative Law Project.

While consistent with the themes explored in Working Paper 51, these objectives were limited by certain preconceptions about inspectors and about inspection. It was therefore felt that full accounts of field research were important as transitional points of reference.[27] The objectives for research have been constrained by other fundamental unresolved problems. Paramount among these are the issues associated with the legal position of private inspectors, or middle persons, and problems associated with internal ordering, such as delegation of authority and articulation of internal instructions. Without field research, these issues may not have been given sufficient priority and are illustrative of how research objectives can be modified. Findings made pursuant to the stated objectives were steps taken to better understand inspectors and the nature of inspection. In the end, these findings have probably become more important for law reform than the stated objectives for field research.[28]

---

27. The author prepared full accounts and subsequent versions which omit identities of individuals and locations. Abbreviated accounts of field research are set out below as "The Actual Nature of Aviation Inspection."

28. Officials from Transport Canada have been fully apprised throughout, including planning, field research and analysis.

II. Inspection: Its Nature and Execution

This part treats two aspects of aviation safety inspection: written standards and the actual nature of aviation safety inspection. The theme of duality of inspection is explored by exposing the inspector's responsibilities for both legal ordering and provision of service, and by demonstrating through field observation that much of government inspection consists in verifying the work of private inspectors.

A. Actual Nature of Aviation Safety Inspection

This part is based on field observations, and works towards an analysis of the nature of inspection. Given the limits on resources for this research, this account cannot be comprehensive. The observations are "slices of life." Routine inspection tasks and impromptu comments are presented as representative.

1. Field Observations

Field study consisted in visits to four regions to observe inspection activities. In three of these, the author attended one surveillance mission each; in one region, a surveillance mission was followed by a second visit on invitation of the Regional AME Association to observe routine inspection activities in the district. The observations set out below were taken from lengthy field notes. Identities of inspectors and regions have been obscured.

Field study was undertaken to obtain an appreciation of the actual nature of inspection, its purposes, strengths and problems. It was felt necessary to inform subsequent research with such perspectives so that real problems could be addressed without undue dominance of lawyers' prescriptions. Still, as law reform research, the field study had to take account of ways in which law might improve government inspection. The field trips also allowed the author to initially address questions about the positions of private inspectors: this was not apparent before research began, and may otherwise have been missed.

The organization of TCAG's several branches is more fully set out later in the present paper, under "Branching". For the present part, it is noted that on each surveillance mission observed by the author, representatives from the Enforcement Branch (namely, "enforcement specialists") were present. As well, each mission included inspectors from other branches such as Airworthiness and Air Carrier. On one mission an inspector from the Canadian Transport Commission (CTC) was present, while another mission included an inspector from Transport Canada's Airports Authority Group.

In this part, field observations are summarized under the following headings: Surveillance and Enforcement, Supervision and Service, and Relations.

(a) *Surveillance and Enforcement*

The author travelled with inspectors on three "Regional Master Surveillance Plan" missions. Despite the scheduled arrangements, the teams did not always include senior representatives from branches of the safety inspectorate other than enforcement. This weakened the potential of surveillance which was already low because of long hours of flying. Poor composition of crew was explained by one enforcement manager as a scheduling difficulty.

On field trips, the author became acquainted with the inspectors' understanding of "surveillance." Inspectors from several TCAG branches fly government airplanes to remote parts of their respective regions to make unannounced inspection visits. The ways in which surveillance is actually conducted, varied from trip to trip.

On at least one field trip, the inspectors actually did very little inspection. This was true even though many aircraft and operators could have been checked out.

Some enforcement specialists (see *infra* p. 63) stated that the purpose of surveillance was "showing the flag." Other crews thought it sufficient to establish a presence, by landing in the area, without checking airplanes or operators. Some believed that surveillance was accomplished by such presence. In some respects, the idea that presence is sufficient for surveillance is valid. In particular, inspection is accomplished within a context of relationships between inspectors and private actors. This will be further discussed below.

At a management meeting in one region, the author was introduced to that region's particular focus and operational statistics, and to peculiarities associated with commuter aviation which partially explain that region's understanding of surveillance. Before the mission in this region, enforcement officers discussed the uncertainties which arise from overweight flying and the defence of necessity in emergency evacuation situations. The enforcement specialists on this particular mission excused themselves from direct surveillance work (checking, asking questions, and so on) on the basis of a belief that their duties are mainly in the nature of public relations: they felt that they should not be "harassing" the private operators. Given that the officers from the Airworthiness and Airports Authority branches on this mission were quite junior, the crew was dominated by two enforcement specialists, who were former Royal Canadian Mounted Police members. At most stops on this mission the enforcement specialists contacted representatives of the local RCMP detachments, and spent most of their working time on the ground with those members, reviewing files and sharing information.

From the field trips it became obvious that there are often clear links between aviation safety problems and other offences in the wilderness, such as poaching, arson and so on. This gives rise to natural links among police and other enforcement and inspectorate personnel. In view of the vast area to be covered, long hours spent flying great distances for inspection purposes, and other material limits on TCAG resources, the assistance of the police is of obvious value.

During a visit to one community, inspectors and other TCAG staff expressed disagreement among themselves about enforcement of regulations. A representative from Ottawa was adamant that rule violators ought to be treated by the book, but at

least one enforcement specialist disagreed and stated that petty contraventions did not merit stern treatment.

The inspectors have, by and large, identified the good and bad actors, and accordingly have adjusted their targets for unannounced inspection visits. The author observed planned surveillance when the inspectors placed themselves in a remote mining town which was home base to a known "bad actor." A full day in that place was rich in examples of means used by inspectors to obtain, through the grapevine, information from competitors and other sources. This visit highlighted the difficulties in obtaining reliable information and in supervising and making decisions in the face of belligerent arguments. The tenacity and resistance of the "bad actor" was partially displayed in discussions about uncertainties which arise from constant regulatory changes. Long discussions and occasional heated exchanges, mainly about documentation and maintenance requirements, provided a flavour of some of the more difficult duties facing inspectors. Taking corrective measures against a known violator is not a simple task. During this visit, nothing more than minor documentation irregularities were detected: these irregularities were insufficient to warrant discontinuance of air service provided by the "bad actor."

An enforcement specialist expressed several opinions about proper conduct of inspection and the lack of sufficient resources to meet regional requirements. As well, he shared details and anecdotes about ways in which he "cleared" cases, and about serious problems encountered by TCAG inspectors when they required legal advice and prosecutorial services from Department of Justice lawyers. In particular, it was claimed that counsel are not available for advice on an ongoing basis and do not give high priority to aviation safety violations.

When confronted with possible violations, such as overweight flying, airworthiness, licensing and enforcement, inspectors must agree quickly about courses of action. Several situations required on-the-spot decisions. These situations exposed the attitudes of inspectors towards suspected offenders. For example, inspectors are reluctant to impose sanctions except when offences were "deliberate", or repeated. Field observations underlined the importance of decisions taken on the spot; a decision to check up on a rumour, issue a notice or look deeply into documentation could prevent an accident. It became clear that experience and good judgement are needed for good inspection.

(b) *Supervision and Service*

Inspectors supervise and give service within their areas of expertise. In some respects these aspects overlap, but they are usually distinguishable. Even though the inspector has authority to take preventive or corrective measures, this is not usually the inspector's approach when encountering an inspected party. The inspector's mere presence is supervisory in nature, but the actual activities of the inspector are service oriented. For example, the inspector educates, gives advice, grants permission, and keeps records. As a second check on the work of private parties, the inspector provides a valuable service among the community of interests in aviation safety.

The tension between supervision and service is basic to the inspection conundrum. Some government managers do not recognize the dual responsibilities. For example,

one airport manager felt his staff should provide service but not supervision, claiming that members of his staff were not "stool pigeons," or police, and were not required to participate in the overall departmental surveillance effort.

Enforcement specialists mainly react to, or follow up on reports, while inspectors from other branches, on the basis of constant observation and interaction with private parties, try to make things work. There are exceptions. For example, the author attended an evening lecture entitled "Fair but Firm," given by enforcement officers. The lecture was condensed from the TCAG official position on enforcement. The author wondered whether enforcement staff should be performing this function. Later, the crew's remarks about the uninterested audience reinforced the author's opinion.

One field trip provided more examples of the differences in the approaches taken by the enforcement specialists and the inspectors in other branches. The enforcement specialists were very candid about their opinions. For example, some felt that the field/office time ratio was disproportionate (namely one week and three weeks respectively). As well, they were of the view that the enforcement and inspection functions were incompatible. They purported to hold this view even though they see surveillance as "public relations." They viewed their most important functions while on surveillance to be the establishment of presence, together with follow-up on ongoing investigations. As well, they said that the maintenance of relations with RCMP members is critical to the effectiveness of the overall inspection effort. Finally, they had serious complaints about lack of resources, both in personnel and aircraft, for satisfactory enforcement.

During another field trip, steps normally taken by the airworthiness inspector in the field set the pace for the surveillance crew. The inspector checked aircraft logs and issued notices of aircraft condition and inspection. An image of the "good inspector" was conjured by the actions of the airworthiness inspector who performed thorough routine checks of aircraft and documentation at every opportunity.

The author observed an inspector examining an overhauled helicopter engine destined for export, and listened to discussions with maintenance managers about resolving problems associated with a defective engine component. This kind of work provided further examples of the inspectors' *modus operandi* which is making sure that documentation is in order and working with private parties in a common search for solutions. This example of congenial help and advice illustrates the service aspect of inspection.

Inspectors' opinions about their responsibilities varied from pure enforcement or supervision to pure service. Some saw their responsibilities as including both. There may be many correct positions for officers within several branches. The correct positions might be discerned from an examination of law and TCAG's internal instructions. This is addressed below.

In view of the stated positions of enforcement specialists and airport personnel about incompatibility of enforcement and service functions, the author was provoked to try to develop a theory of inspection and to think about what kinds of functions can be effectively combined to be performed by government's inspectors.

(c) *Relations*

The author accompanied airworthiness inspectors during routine inspections of aircraft and conversations with air crew. One inspector constantly stressed the importance of relations with airline staff, and underlined the fact that airworthiness inspectors are mainly interested in getting things corrected. This is accomplished by maintaining a strong network of contacts in the industry, checking with manuals, and generally using every available source of information. The airworthiness inspector performed gracefully while dealing with a tough customer, and noted that many problems followed from the use of incomplete reports. Additionally, the airworthiness inspector expressed his difference of opinion respecting enforcement: specifically, he did not think it was always appropriate to follow up with enforcement measures when, for example, "snags" were reported by AMEs. He outlined their responsibilities, and noted the importance of interpersonal relations and shared backgrounds.

Airworthiness inspectors noted that enforcement styles have changed in recent years and that the approach taken by TCAG inspectors is now less direct. Still, private operators avoid inspectors. In some instances, inspectors must play a "cat and mouse game." For example, inspectors visited an operator which had had constant problems with maintenance, including staff continuity, and control and management of the maintenance function. The airworthiness inspectors expressed the view that during rough economic times maintenance is the first item to be cut back.

The airworthiness inspectors indicated that relations with the AMEs were very important because information about maintenance problems was typically passed on in confidence to the airworthiness inspector. As well, remote sources of problems were discussed. For example, manufacturers have sometimes abused their prerogative to impose service requirements.

The author witnessed inspection of a municipally managed airport. In this connection, the inspector displayed a degree of courtesy which was conducive to constructive ongoing relations with the airport manager.

The author attended a monthly meeting of a regional AMEs Association, where a range of opinions were expressed about inspection, Transport Canada, and so on. For example, the AMEs felt they should have authority to extend time before overhaul. Generally speaking, some AMEs felt they were better qualified than the government inspectors who looked over their shoulders. The AMEs said that government inspection practices were uneven and often less than frank; this supported their view that there was poor communication between the AMEs and government inspectors. Also expressed were the growing fears among AMEs about liability and about correct ethical practices.[29] These views provided insights into the relationships between the private inspector or middle person (the AME), and the airworthiness inspector from TCAG, and their respective responsibilities. In fact, when viewed as a private inspector, the position of the AME gives rise to a range of legal issues which changes the otherwise simple paradigm of government inspectors and private parties.

In summary, field work was undertaken to give shape to a study of inspectors and inspection and this approach provided opportunites to reflect on the actual nature of

---

29. See *infra*, note 48, and accompanying text.

them both. In particular, inspectors are at once private and public actors: their powers, duties and responsibilities must therefore be viewed in terms of their specific assignments. Similarly, inspection includes many functions which are not well understood: services, such as certification, education and passing information, may actually predominate, even though supervision and enforcement may seem to many to be the most important aspects of inspection. It was the author's observation that, at its best, inspection is aimed at providing a second check on safety, the primary responsibility for which remains in the private sector.

Inspection is actually performed by a variety of experts. Government's inspectors are recruited from many fields of expertise, including engineering, maintenance, flight crew, police, military, and so on. Many private sector actors from these several fields are also delegated governmental authority to do "inspection" tasks for government. This became obvious to the author during the field study, and led later to an examination of Transport Canada's systems of delegation and internal instructions and other controls of its inspection function. Management of several disciplines within one regulated sector poses considerable logistic problems for both public administration and law.

Furthermore, field study provided a basis for reflection about inspectors' authority to make decisions affecting private rights: What is the specific nature of delegated authority? This aspect and the specific instructions provided by Transport Canada for decision making seemed relevant to the present inquiry. This is approached below within an understanding about the nature of inspection and the identities of inspectors, which were initially observed during field study.

2. The Duality of Inspection

Numbers of detections, investigations and dispositions[30] are convenient devices available to management for determining productivity and other aspects of inspectors' work. Unfortunately, these indicia may be misleading as to the real outputs of an inspectorate. Such data captures some aspects of inspectors' contributions to enforcement, but the numbers omit information about the services rendered by inspectors.

It is estimated that few violations of aviation safety law are actually detected. Roughly one third of the violations are detected by TCAG inspectors (see B61). If the investigation of such violations were controlled by the RCMP, TCAG could be reduced to a supporting role. However, this ignores the fact that most of the TCAG inspectors in the field do little investigative work. Without the detail of daily communications among government inspectors and private parties, the Canadian public would be left to rely on the good intentions of the private sector and on police to find fault after harm has occurred. Clearly the services of inspectors, such as advising and educating,

30. See, e.g., B61. The Department produces numeric approximations of real inspection outputs; for example in a review of the frequency of regulatory inspections conducted in July 1984 the Department identified 224 types of "audits", "inspections", and "surveillance." On the basis of an aggregation of these types factored by the numbers of inspectees and assigned frequencies of inspections (from random and semi-monthly to triennial) the Department established a quantitative basis for inspection resources.

permission granting, warning and record keeping, frame inspection as more than enforcement. The inspector is a front-line representative of government and must keep in mind his or her responsibilities for both supervision and service.

On the face of the formal written regime it would appear that inspectors' work should consist in detection of non-compliance and imposing sanctions. Even though sanctions are available and occasionally imposed, persuasion prevails. This is not to be viewed as perversion of good intentions; on the contrary, it is to be recognized that in the real world of aviation, achieving safety is a pre-eminent concern for inspectors and inspected. It is therefore no surprise that inspectors' work is directed to that end, through communications which usually fall short of imposing sanctions. Even so, inspectors may insist that they do enforcement exclusively and are not responsible for giving service or maintaining relations with private parties. Other personnel claim they have no responsibility for enforcement. In truth, the inspector's role is a hybrid one, part supervisory and part service, depending on the orientation of the branch to which the inspector is attached. From the point of view of Transport Canada, a correct orientation can be discerned on the basis of the formal framework of law and internal ordering. These sources are explored below.

Duality of inspection is of a different order in the case of private inspectors: at the same time they must serve government by reporting the results of supervising the affairs of other private actors. As private parties performing public functions, the private inspectors are caught between two loyalties. This duality and potential for conflicts should be taken into account in an assessment of inspection law and practice.

B. The Formal Framework: Written Standards

1. International Agreements

There are a variety of international agreements which indirectly affect aviation safety in matters such as liability for damage. However, one agreement and its annexes form the central instrument guiding aviation safety inspection.

By virtue of an agreement reached by fifty-two countries meeting in Chicago in 1944, the International Civil Aviation Organization (ICAO) was created to take responsibility for development of law to ensure the orderly development of civil aviation.[31] It is noted that the ICAO has enabled standardization in the industry through agreements. This has been accomplished through annexes which are adopted and revised from time to time by more than 150 country members.

The annexes, known as International Standards and Recommended Practices (SARP), are very detailed: no attempt is made here to summarize. By way of examples pertinent to the focus of the present study on airworthiness inspection by private and government inspection, two of the annexes are mentioned below.

The SARP contained in Annex 1, Personnel Licensing, pertains to licensing of flight crews, air traffic controllers and maintenance technicians. The latter group

31. A consolidated version of the *Convention on International Civil Aviation* is reproduced in B60, p. 508ff.

includes the AMEs. Some appreciation of the complexity and ongoing changes in this area can be taken from the fact that the annex is now in its seventh edition. The annex recognizes the importance of training for licensing. ICAO training manuals provide models which further encourage standardization of practices by member states.

In Annex 8, the ICAO establishes a basis for exchange of aircraft and for facilitating international air transportation. This is outlined in definitions, in technical requirements for certification and administrative procedures for issuance of certificates of airworthiness. The broad standards contained in the annex are supplemented by an Airworthiness Technical Manual: in turn, these provide a basis for national airworthiness standards of member states. In recognition of ongoing technical changes and innovations, the ICAO is advised by a Standing Airworthiness Committee which is representative of industry interests.

Standard setting will continue as a critical, ongoing concern of the ICAO. However, the ICAO itself now recognizes that:

> With all the essential technical rules and procedures now in place, ICAO's major task is to improve their implementation through guidance material and training seminars, particularly in the areas of operations and maintenance certification and inspection, airworthiness, all weather operations, accident prevention and the safe transport of dangerous goods (B111, p. 4).

The ICAO does not involve itself in the details of national operations. However, it does provide experts, seminars, manuals and other guidance to help countries establish internal controls and supervision. Given the problems among many countries in the political sphere, the job for the ICAO is daunting.

2. Domestic Legislation

Part I of the *Aeronautics Act* applies to all persons engaged in aeronautics and to aeronautical products and things in Canada and to persons outside Canada who hold Canadian aviation documents and all Canadian aircraft outside Canada (subs. 3(1)). To that end the Minister of Transport is made "responsible for the development and regulation of aeronautics and the supervision of all matters connected with aeronautics ..." (s. 3.2). These powers are conferred pursuant to the jurisdiction of Parliament as confirmed by the Supreme Court of Canada in the *Reference re Regulations and Control of Aeronautics in Canada* (D188).

The Minister's responsibilities are wide-ranging and include promotion, ownership, dissemination of information research, control of equipment, establishment of aerial routes, collaboration with other officers of Her Majesty, to take measures to secure international rights of Canada in air traffic, to provide financial aid, to provide weather services, to investigate matters concerning aviation safety, and so on. Clearly, these responsibilities give a wide meaning to "supervision". It is suggested that much of this

supervision is in fact *service*.[32] The Minister delegates many of these responsibilities to positions occupied by the aviation safety inspectors.

In 1985, amendments to the *Aeronautics Act* were passed which placed powers and controls of aviation safety inspection on a better legal footing. Still outstanding is the massive job of consolidating the subordinate legislation, the *Air Regulations* and Air Navigation orders, into a new series of air regulations.

Several changes in the *Act* were made to take account of recommendations made by the Royal Commission of Inquiry into Aviation Safety. Specifically, section 3.3 explicitly empowers the Minister of Transport to delegate authority:

> **3.3** (1) The Minister may authorize members of the Royal Canadian Mounted Police or any other person to exercise or perform, subject to such restrictions or limitations as the Minister may specify, any of the powers, duties or functions of the Minister under this Part except, subject to subsection (3), any power conferred on the Minister by the Governor in Council to make regulations or orders.

This section, which treats delegation generally, enabled Transport Canada to reorganize enforcement along lines recommended by the Royal Commission (see B15, recs. 65, 76, 80 and 102). Furthermore, the *Act* gives additional authority to make regulations respecting private delegates, whether by licensing or by "accreditation".[33]

The *Act* makes powers available to the Minister for delegation to inspectors. These powers may be classed as interference with property, imposition of penalties and licensing. Taking "interference with property" first, the Minister is empowered by subsection 7.6(1) to enter aircraft and premises for purposes of inspection, for investigation of matters concerning aviation safety, to seize evidence and detain aircraft; subsection (2) imports the search warrant provisions of the *Criminal Code* (ss. 443 to 447) for circumstances where, for example, entry cannot be obtained by consent, and for occasions where offences have been committed or are suspected to have been committed. Before amendment to the *Act*, these powers were contained in *Air Regulations* (ss. 219, 310, 706, 807 and 813). Furthermore, subsections 7.6(4) and (5) provide authority to a Justice of the Peace to issue a warrant to search a dwelling house. Additionally, special provisions apply to aeronautics security (s. 3.7-3.8): these measures are not canvassed here.

Inspectors have important parts to play in processes used for imposition of penalties. These are of three types: hybrid offences (subs. 6.3(1), (2)); summary conviction

---

32. In fact, the 1985 amendments to the *Aeronautics Act* specify several kinds of services (paras. 3.2(*b*)), (*c*), (*e*), (*g*), (*m*)) which may be discharged by the Minister pursuant to his responsibility for the "development and regulation of aeronautics and the supervision of all matters connected with aeronautics ..."

33. S. **3.9** The Governor in Council may make regulations respecting aeronautics and, without restricting the generality of the foregoing, may make regulations respecting

    (a) the accreditation or licensing of

        (i) flight crew members, air traffic controllers, operators of equipment used to provide services relating to aeronautics and other persons providing services relating to aeronautics, and

        (ii) persons engaged in the design, manufacture, distribution, maintenance, approval, certification or installation of aeronautical products and the installation, maintenance, approval and certification of equipment used to provide services relating to aeronautics.

offences (subs. 6.3(3), (4), (5)); and, monetary or "administratively imposed" penalties (subs. 6.6(1)). While none of these processes are completed by inspectors at the field level, they all depend on information provided by government inspectors, RCMP and private delegates. In such matters, inspectors frequently serve as witnesses and must demonstrate that correct steps were taken to obtain evidence of offences, sufficient to satisfy the courts, CAT or the inspector's superior officer, as the case may be.

It is in licensing where the inspectors have significant powers over aeronautical matters. Strictly speaking, the *Act* uses the phrase "Canadian aviation document;" this term includes:

> any licence, permit, accreditation, certificate or other document issued by the Minister under Part I to or with respect to any person or in respect of any aeronautical product, aerodrome, facility or service; (subs. 2(1)).

This provision is modified by s. 5.6 which provides that: "In sections 5.7 to 6.2, 'Canadian aviation document' includes any privilege accorded by a Canadian aviation document. In those sections (ss. 5.7 to 6.2) the *Act* sets out grounds for suspensions, such as immediate threat to aviation safety (subs. 6(1), (2)) and for incompetence or medical reasons (s. 6.1). Decisions about suspension are in fact taken by inspectors and other delegates of the Minister, and are reviewable by CAT (ss. 6.1, 6.2).

The details of aviation safety regulatory requirements are specified in subordinate legislation governing personnel licensing or accreditation, aeronautical products, air navigation equipment or facilites, flight training equipment, aerodromes, noise, certification of air carrier, conditions of transport, enforcement of laws, keeping and preservation of records, and so on (s. 3.9).

Subordinate legislation for regulation of aviation safety is being consolidated to give better order to the regulations. Thus far, new versions of regulations have been issued to cover: notices of suspension, cancellation or refusal to renew (Series 1, No. 2); *Designated Provisions Regulations* (namely, the contravention of which may merit imposition of monetary penalty) (Series 1, No. 3); and the *Aerodrome Security Regulations* (Series VIII, No. 2).

3. Canadian Standards for Fair Inspection

The *Canadian Charter of Rights and Freedoms* (C29) provides constitutional guarantees for "fundamental justice" (s. 7), including "the right to be secure against unreasonable search and seizure" (s. 8). In fact, evidence will be excluded if it is established that it has been obtained in circumstances the admission of which "would bring the administration of justice into disrepute" (s. 24).

While these overriding legal standards, confirmed by the *Charter*, provide authoritative guidance for inspection and other activities of government, the *Charter* is not a principal focus for the present paper.

In ordinary circumstances the aviation safety inspector has no difficulty gaining entry to aircraft or premises or to gain access to records. Such intrusions are generally accepted as part of doing business: governmental permission is conditional on openness to inspection. The real difficulties arise when inspectors must take part in

investigations.[34] For these purposes TCAG has developed training programs and internal instructions which attempt to preserve public safety while respecting rights of private parties.

4. Internal Instructions: Detailed Guidance from Transport Canada

TCAG has produced a variety of materials which communicate Transport Canada's internal instructions.[35] The legal status of these materials is not clear. What is clear is that these materials contain the detail, not readily available from legal sources, about how and when legal powers are exercised by inspectors.

Most internal instructions are produced at the centre by TCAG headquarters. However, not to be forgotten are the materials developed by regional offices and by individual inspectors. Below, some examples from these materials are exposed to convey a sense of subject matters covered, at the various levels, within the general class of "operational instructions."

First issued in 1982, the *Enforcement Manual* (B55) was in its second edition in June 1986. Although initially restricted to departmental personnel, it is now available to the general public. The new edition reflects changes made by amendments to the *Aeronautics Act*, and is an ongoing articulation of operational policy. The document serves to inform inspectors in all branches of TCAG about administration and enforcement operations. It is significant that in the forewords to both editions, ministers of Transport have assured inspectors that if their enforcement decisions and actions are consistent, objective and equitable, they will receive the Minister's full support; as well, the ministers have emphasized that inspectors' actions "must reflect a paramount concern for air safety at all times."[36] Given this direct indication of support, inspectors should be expected to perform their tasks to meet the expressed ideal. Again, the purpose of TCAG is expressed in a manual whereas legislation is silent about purpose.

There are several features about the *Enforcement Manual* which merit some discussion for purposes of the present paper. In particular, the manual outlines inspector activities in the Enforcement program, Transport Canada's meaning of "deterrent action" and a table of sanctions.

In a nutshell, the enforcement program of TCAG involves *activities* which the manual classes as "prevention," "detection," "investigation" and "deterrent action." A flow chart from the manual, reproduced here as Table II, illustrates the interrelationships of these activities. This part of the manual gives a definition of inspection and guidelines for inspection which are consistent with TCAG's express policy of "fair-but-firm" enforcement. Also of interest to students of appropriate

---

34. In Canada there is a growing body of case-law and literature on the matters of administrative search and seizure; many items are listed under those topical headings in Part Three, "Selected References."

35. See B55. In D103, the Manitoba Provincial Court found that the Minister's authority to cause to be published manuals containing airworthiness standards was properly delegated to an official pursuant to air regulations.

36. See B55, p. v. The wordings of ministerial endorsements are substantially the same for both first and second editions of the *Enforcement Manual*.

criteria for exercise of enforcement discretion, are the elaborations of priority levels and criteria for deciding what cases to investigate: these are classed as "emergency," "urgent," "normal" and "low". Good administration requires that criteria be developed for making choices; however, it is not always easy to decide about relative seriousness of detected offences.

In addition to the duties normally associated with enforcement, the manual also presents activities which it classifies as "Prevention": these are "intended to avoid violations and promote voluntary compliance." Strictly speaking the activities, grouped under "Prevention — Education," fairly describe the kinds of service provided by the Enforcement Branch: training, examination, seminars, educational presentations and counselling.

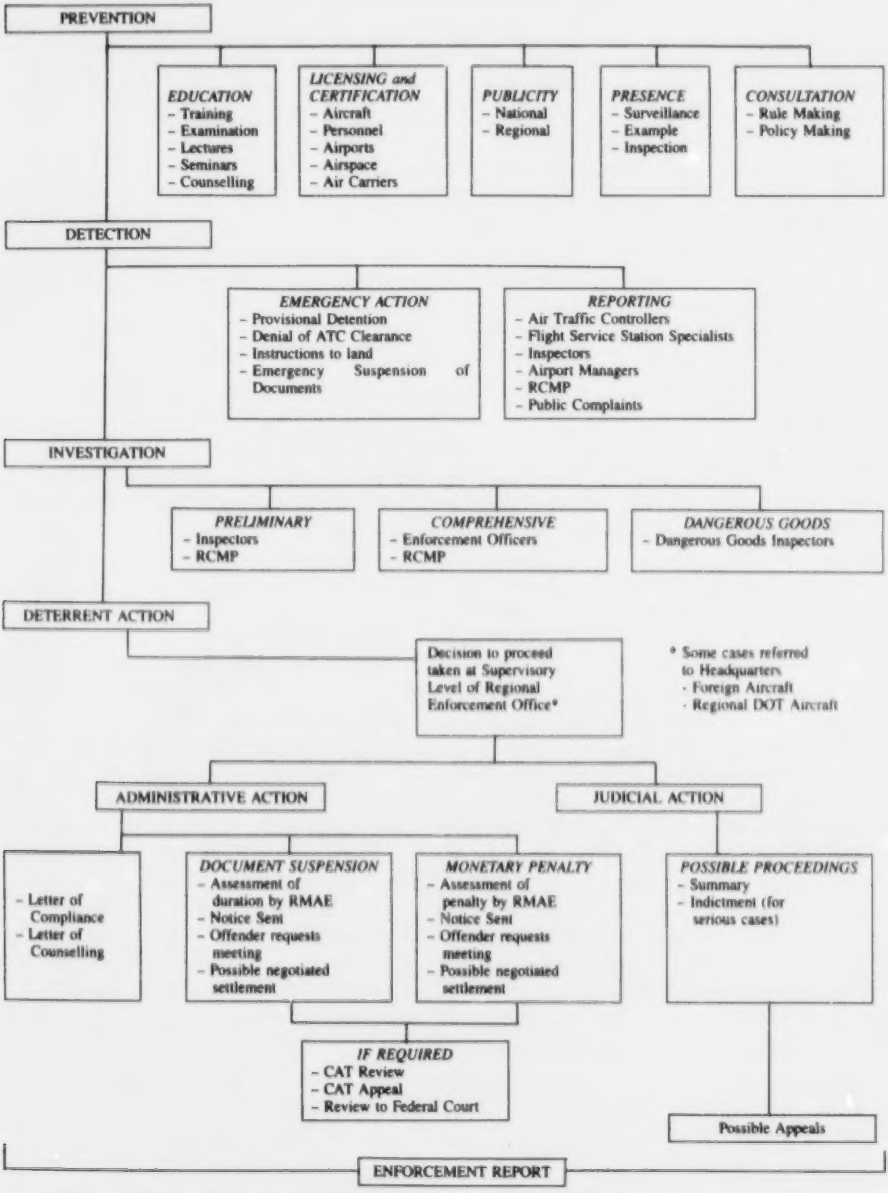
Within the manual description of Enforcement Operations, "Deterrent Action" is a rubric which comprises the full range of coercive procedures which the inspectors bring to bear when they detect non-compliance. Here the inspectors are counseled on the legal pitfalls associated with the requirements for fair treatment: the stated objective of this part of the manual is to promote uniformity in deterrent action. Inspectors are instructed to take "administrative action" in most cases. It is noted that suspension of aviation documents and administrative monetary penalties are at present the only classes of administrative action and that since late 1986, "letters of warning" are no longer included by the branch within "administrative actions." This change is significant because an otherwise innocuous letter carried consequences of record: in particular, detections of repeated offences could give rise to imposition of more serious penalties (or "sanctions") if TCAG strictly followed its table of sanctions. When this change was announced at TCAG's annual enforcement seminar,[37] an industry representative indicated that the manner used for communicating a warning was important, because carelessness could give rise to wrong impressions. Imperiousness might convey the serious nature of the warning but could unduly threaten as well. A "letter" is probably too informal and difficult to control to merit a place within a hierarchy of sanctions.

The *Enforcement Manual* outlines a "table of sanctions" which is prefaced by a list of general factors affecting the choice of sanctions. In summary, the factors include: facts, gravity, deliberateness and attitude, personal characteristics, offender's record, available punishment, public safety, deterrence, and rehabilitation. Several of these factors merit exploration as to their suitability for making decisions about imposing penalties. For instance from a legal point of view, what place should premeditation, deliberateness or offender attitude have on selection of sanction whether in the procedural stream for court or agency disposition, either for "judicial action," or "administrative action"? Such questions are not pursued here. Obviously, the inspectors are in need of guidance on these matters, but any attempt to structure bureaucrats' decision making about imposing penalties poses legal difficulties.

Except for emergency circumstances which require immediate decisions about suspension of documents, the field-level inspector is not responsible for deciding what routes to follow and what penalties to impose. The *Enforcement Manual* contains a table of sanctions which prescribes recommended sanctions for first, second and

37. These seminars are attended by representatives of the aviation industry and personnel associations, senior departmental officials and regional enforcement managers. The author was present at seminars convened in 1985 and 1986.

Table II: The Aviation Group Enforcement Program (B55, p. 3-12)



subsequent offences, in case of contraventions of designated provisions (namely, where penalties may be imposed administratively), for summary conviction offences and for offences which merit suspension of an air carrier's operating certificate.

Decisions about what inspectors do are within the purview of headquarters; however, timing of activities is within the discretion of the six regional administrations. To that end, the regions have begun the practice of developing Regional Master Surveillance Plans.[38] In these materials, which are developed annually, the regional offices articulate the surveillance emphases to direct the deployment of inspectors during the year. These plans have been made available to Headquarters, RCMP and the CTC as well as site officials within the region. Activities of each branch are described in terms of overall functional responsibilities, including principal and secondary areas of surveillance. By communicating these plans to headquarters and other institutions, the regions are open to comment about any diversion from national policy. As such, they are excellent means for ensuring relatively uniform deployment of inspectors. While actual regional peculiarities may get lost in formal plans, articulation of plans tends to support the goal of national uniformity.

Finally, inspectors establish their day-to-day priorities on the basis of sources of information, interpersonal dynamics, local circumstances, available time and resources, as well as the formal plans of regional managers, internal instructions from headquarters, and the legal regime. Getting the job done is aided by informal guides for performance of critical tasks: such measures are to be expected in the face of difficult work and great expectations.

5. Limits Imposed by Collective Agreement

The agreement (see B104), governing labour relations between the federal government and aviation safety inspectors, recognizes the nature of actual inspection tasks and confirms certain limits on those tasks. In fact, the agreement confirms substantial material limits on inspectors' time to do actual inspection. In particular, the agreement provides that inspectors be allowed to maintain flying skills and imposes limits on inspection work on the basis of hours flown in a working day. These provisions have obvious effects on the inspector's capacity to do actual inspection work.

III. Inspectors: Types and Organization

Government employees and private parties do the work of aviation safety inspection. An outline of the responsibilities of these parties is given to support a thesis about the duality of inspection. This duality is also apparent in the divided loyalties of private inspectors and in the fact that inspectors are also inspected.

38. The contents of these plans were somewhat uneven. This must be the case if the plans are to reflect actual operations within the regions.

A. The Organization of Inspectors Within Transport Canada

1. Branching

With the growing complexity, diversity, and size of the aviation industry, government has created branches of inspectors dedicated to special aspects of aviation. While branching improves the department's ability to respond to specific needs, it increases the difficulties in maintaining overall coherence of aviation safety inspection.

(a) *TCAG's Regulation Directorate*

Transport Canada is responsible for administration of legislation governing the safe and efficient operation of the national air transportation system, under Part I of the *Aeronautics Act*. The department provides regulatory, airport and air navigation services and advises the Minister of Transport on related matters. This is accomplished with staff of over 13,000 employees and an annual budget exceeding $1.1 billion (see B51, p. 4).

When the author was doing field research in 1985 the department's responsibilities for aviation were still centralized in a single administration (CATA — Canadian Air Transportation Administration) and the Regulation Directorate was responsible for eight programs, six of which made use of inspectorates. Late in 1986, the department divided its administration of Aviation into two groups: TCAG and the Airports Authority Group. Six regional administrations continue to exist for TCAG, as they did with CATA: Atlantic, Quebec, Ontario, Central, Western and Pacific. The description of branches, below, reflects the organization of aviation inspection before the 1986 reorganization.

(i) *Airworthiness*

This program has many responsibilities for supervising the work of maintenance personnel and for development and operation of aviation equipment. It is responsible for standards and procedures for approval of civil aircraft, engines, and other aeronautical products designed and manufactured in Canada or imported into Canada. Additionally, the program's clearance functions extend to the issuances of certificates of airworthiness, flight permits, other flight authorities and export airworthiness certificates. Airworthiness is responsible in matters of procedures for approval and licensing of persons engaged in manufacturing, distributing and maintaining aeronautical products. The program supervises private personnel to the extent that it accredits persons who exercise design approval or export airworthiness certification on behalf of the Minister of Transport and accredits aircraft maintenance training programs. Airworthiness personnel perform service difficulty reporting investigations and issue airworthiness directives and other airworthiness information. Finally, the program develops and implements airworthiness agreements with foreign airworthiness authorities for the acceptance of aeronautical products and type designs.

In 1983-84, Transport Canada employed 196 airworthiness professionals in its inspection function. This complement has been examined against inspection needs and may be increased, within internal resources of the department.

(ii) *Aviation Enforcement*

This branch was created pursuant to recommendations of the Royal Commission of Inquiry Into Aviation Safety. The author accompanied enforcement specialists on surveillance missions in four regions. In 1983-84, a total of less than sixty staff, including support, were engaged in enforcement, legislation development, consultation and review. Plans for phasing in staff increases reflect a growing preoccupation with the enforcement function within TCAG.

The objective of this program is to deter violations of civil aviation legislation. This is achieved through prevention and surveillance of aeronautical activities and by enforcement.

"Prevention" consists of seminars given to aviation groups, publicity, surveillance and inspection of airports and aerodromes. "Enforcement" includes detection, reporting and investigation of aviation violations and the initiation of either administrative sanctions or judicial penalties against responsible parties. In support of this process, the Aviation Enforcement Program also devotes a portion of its resources to such activities as training and policy development.

(iii) *Legislation Development, Consultation and Review*

In this program technical standards and requirements are developed. These form the basis of civil aviation legislation. The program is also responsible for translating technical standards into legislative form, consultation and continuing review. The old subordinate legislation, including *Air Regulations* and Air Navigation orders, is being gradually replaced by a new series of regulations.

Part of the consultation process includes meetings with industry associations, arranged by the Enforcement Branch. This provides opportunities for early warning about planned initiatives, questions about practices and other multilateral inquiries.

Departmental experts develop technical standards and requirements in several areas. These include: aircraft registration, aircraft airworthiness, aerodromes, personnel licensing, rules of the air, air traffic control and commercial air service operations.

In the earlier stages of standards development, informal consultations are usually arranged among the aviation community likely to be affected. Later, formal consultations are conducted before the proposal is given the force of law. After enactment the standards and requirements are reviewed to ensure that they continue to meet the needs of the national civil air transportation system.

(iv) *Civil Aviation Security*[39]

This program ensures that the appropriate level of aviation security is provided for persons using Canadian air carriers, Canadian airports, foreign air carriers operating in Canada and foreign airports being used by carriers coming into Canada. Its goal is to ensure that the Canadian security system meets international requirements and obligations.

(v) *Aviation Licensing*

The licensing program processes licences and issues them to several types of pilots, flight navigators and airports. As well, it issues licences to AMEs and air traffic controllers, registers aircraft, maintains the Civil Aircraft Register, prepares and administers flight personnel examinations, prepares and communicates aviation education material, flight tests private and commercial pilots and Designated Flight Test Examiners (DFTEs), flight tests pilots for multi-engine endorsements, conducts pilot proficiency checks and approves portions of operations manuals.[40]

(vi) *Aviation Certification*

The aviation certification program issues operating certificates, operations specifications and checks pilot authorities. These are provided to operators who operate commercial air services. Additionally, the program conducts surveillance of commercial air service operations through audits, inspections, pilot proficiency checks, enroute checks including passenger safety, dangerous goods, and so on. Finally, the program verifies and approves company operations manuals.

(vii) *Aviation Safety Promotion, Research and Analysis*[41]

This program promotes aviation safety by developing information and educational programs for the aviation community. By providing information about aircraft operations, the program seeks to increase awareness of aviation safety considerations. It is felt that some aircraft accidents can be prevented through the production and dissemination of safety information. This is achieved with publications, audio-visual presentations, posters and displays, and through briefings and presentations to aviation organizations.

Research on aviation safety is accomplished by this program through contracts and external agencies. The program also co-ordinates research and development activities throughout the Aviation Regulation Directorate, and manages a system which distributes formal aviation safety recommendations from the Canadian Aviation Safety Board

---

39. Security is no longer within the TCAG administration; it has been transferred to the Airports Authority Group.

40. This is required by *Air Navigation Order*, Series I, No. 2.

41. These functions are no longer within the Aviation Regulation Organization at headquarters.

(CASB) and from Transport Canada and other sources. This is done for the purpose of planning action within TCAG and preparing formal technical replies on behalf of the Minister of Transport.

Among the program's sources of information are its own analyses of accidents and incident investigation reports. These are used for identifying deficiencies in the aviation safety systems over which Transport Canada exercises control and for the purpose of advising senior management on problem areas within the aviation system.

These endeavours support the ongoing development of strategic and operational policies within TCAG, all of which are aimed at improving accident prevention.

(b) *Merits of Branching*

Given the range of matters which are regulated by aviation law, it stands to reason that TCAG has created several specialty inspectorate branches. Co-ordination within the particular branch may be easier if the unit is small. Some argue that specialized inspectorates are unnecessary, and lead to multiple inspection visits, when a single inspection would suffice. In view of the high degree of specialized knowledge which is necessary to prepare an inspector for examining work of private specialists, it seems impossible that single individuals could serve as inspectors for all aeronautics legislation. TCAG's branches have sprung up over time, one at a time. Given the compelling arguments for the use of branches, and their associated sub-inspectorates, there nonetheless remain very serious ongoing problems associated with the maintenance of internal cohesion, possibilities of duplication of inspection visits, and difficulties in assigning staff.

Internal cohesion among departmental personnel is necessary for the improvement of implementation. Each branch has its own emphasis, but the demands of case-load work against the kinds of communications which are necessary for cohesion. TCAG has addressed the need for internal cohesion in many ways. The creation of an Enforcement Branch is, in itself, a significant means for improving communications. Enforcement cuts across all areas of aviation law. Offences could arise out of operations and conduct by all personnel involved in civil aviation. So, the various branches which are responsible for the supervision of aviation must take enforcement into account. The Enforcement Branch has authority to do enforcement investigation in all areas of aviation regulation; the horizontal nature of this function has drawn the Enforcement Branch into communications across all branches. Similarly, the persuasion, promotion and education functions are common to all branches, but these activities have been focussed recently in the Aviation Safety Branch. The programs of this branch, such as the Service Deficiency Alert System,[42] bring concerns, and hence communication, across the various branches. This is important for internal cohesion within the administration, not to mention the importance of effective communication with affected parties.

---

42. This program enlists all sectors of the aviation community to contribute information, about possible hazards, for rapid dissemination.

2. Delegation of Powers by the Minister

Strictly speaking, authority to delegate should be expressed in legislation. This is recognized in the new provisions of the *Aeronautics Act* (s. 3.3, discussed below). The government's practice of delegating powers to inspectors and other administrators is generally countenanced in view of the obvious impossibility for the Minister to attend to every detail. Such delegations are legally valid, provided that the administration is able to demonstrate satisfactory control over the activities performed by delegates. Some of these internal controls of delegation are discussed below, in the context of the specific powers delegated to inspectors in the Airworthiness and Enforcement branches.

(a) *Prior to Delegation: Recruitment and Certification*

Obtaining and maintaining a competent corps of inspectors is a perennial concern at TCAG. Recruitment entails examinations of candidates' backgrounds; further training is usually required to complement a candidate's technical and enforcement skills and to ensure ongoing competence. Given that inspectors must make decisions affecting rights of private parties, to what extent should competence be formalized through certification? Should government or professional associations certify and otherwise supervise inspectors as to their competence? These issues have preoccupied TCAG because rapid deployment of qualified staff is fundamental for effective inspection, and for policy implementation.

What background and training are actually required by TCAG for the performance of inspection functions within the various TCAG branches? In the past, many aviation safety inspectors have been recruited from the ranks of retiring National Defence personnel. With the creation of the Enforcement Branch, many police officers with flying experience have been hired as enforcement specialists. While such background ensures competence for some inspection work, private sector orientations are not always well understood by police and military airmen. In the Airworthiness and Air Carrier branches, the need for technical competence is obvious where inspectors must face their counterparts in the private sector. Experience and knowledge about aircraft and components are needed to support field duties. This was made apparent to the author when he observed airworthiness inspectors supervising the work and training of AMEs.

Training of inspectors in enforcement procedures has become a growing preoccupation for TCAG. The particular requirements of aviation enforcement practices are communicated in special courses, for specialists and for members of other branches. TCAG is in the process of developing substantial courses for the specialist concerns of the other branches. While there exists no requirement for certification of government's inspectors, enforcement managers do not authorize new inspectors to exercise delegated enforcement powers until they are satisfied about individual competence, after training has been completed and a probationary period has been served.

(b) *Scope and Structure of Delegated Powers*

Each aviation safety inspector fits within a branch hierarchy. The hierarchies are established by ministerial authorization, which assigns specific powers to persons employed in scheduled positions.

The most incisive way to understand inspectors may be in examining their powers. What are they lawfully empowered to do? While such inquiry alone cannot reveal what they actually do, it helps frame the analysis.

Aviation safety inspectors are decision makers. At least they have authority to make decisions. In fact, the range of decision making powers delegated to these inspectors is comprehensive.

The *Aeronautics Act* is explicit about the authority of the Minister of Transport to delegate to others his powers, duties and functions under the *Act*.[43] This authority was not explicit in the statute before amendments were made in 1985. Nonetheless, Transport Canada's practice of delegation preceded the amendments. By making explicit in legislation the Minister's authority to delegate, potential challenges against the authority of delegates may have been thereby pre-empted.

The document which contains the details of delegated powers is important for several reasons. First, it recites the purposes for which powers are to be exercised, namely, "flight safety and the protection of persons or property ..." (B59, p. 1) This reflects a wide meaning of police power of the State. In this sense, the authorization document is highly instructive for the aviation safety inspectorate, especially since such purposes are not set out in the *Act*.

Second, the document establishes the hierarchies within the various branches of the inspectorate. This facilitates management, to the extent that inspectors are empowered to make decisions within clearly established limits. However, hierarchies by their nature limit the actual powers of inspectors to make decisions.

Third, the authorization is a positive link between the Minister and inspectors exercising the "powers, duties or functions" described in the schedules. Given the importance in Canada of ministerial responsibility for administrative action, this link is a significant means for making tangible an otherwise obscure doctrine.

In the delegation document which was in force prior to the 1985 *Aeronautics Act* amendments, the Minister of Transport addressed the air administrator in the following style:

> Pursuant to section 838 of the Air Regulations, I hereby authorize the persons employed in the positions set out in Schedules 1 to 48 attached hereto, the right to exercise the powers, duties or functions described in the Schedules, as amended from time to time subject always to any conditions deemed necessary for flight safety and the protection of persons or property on the ground or water and to any other limitations imposed by their superior officers consistent with their responsibilities, knowledge, training and experience (B59, p. 1).

---

43. S. 3.3. This is discussed above under "Domestic Legislation," p. 20.

This paragraph is followed by forty-eight schedules in which specific powers, duties or functions are fully set out. In this way, groups of powers are assigned to persons employed in specific positions. In fact, the authorization document is lengthy and detailed, but it is important to give some indication of the nature of powers conferred. These are mainly in connection with permissions or entitlements. For example, pursuant to Air Regulations, airworthiness inspectors are authorized:

> To issue a certificate of airworthiness in respect of an aircraft when satisfied that that aircraft conforms to the applicable standards of airworthiness or is of a design in respect of which a type approval has been issued and is still current; [and]
>
> Where he has reason to believe that an aircraft is unsafe for flying, to suspend the certificate of airworthiness or flight permit issued in respect of that aircraft (B59, pp. 78-79).

These powers are significant and are typical of the kinds of powers granted by the ministerial authorization. There are many other powers granted within the lengthy (ninety-nine pages) authorization document. A sampling of operative words illustrates the variety:

— to exempt,
— to cancel a licence,
— to authorize a person to fly,
— to authorize a person to cause any aircraft to take off,
— to authorize an IFR flight,
— to grant special permission,
— to cancel or suspend an operating certificate,
— to withhold issuance of a licence,
— to specify alternate weather minima,
— to prescribe the form,
— to authorize entry,
— to prescribe conditions,
— to approve,
— to send a notice advising that registration will be cancelled,
— to prescribe the returns or particulars to be made,
— to authorize carriage of explosives,
— to inspect,
— to demand (production of licence) for inspection,
— to designate,
— to grant type approval,
— to withhold issue of certificate of airworthiness,
— to issue a certificate of noise compliance,
— to cause to be published,
— to require an operator to permit him to have access and inspect,
— to enter an endorsement extending privilege,
— to assign,
— to grant written authorization,
— to certify as airworthy,
— to issue a flight permit,
— to require,
— to demand,

— to make such directions and to take such action by way of provisional detention ... as he deems necessary,
— to give notice,
— to establish conditions (see B59).

Most of the delegated powers allow inspectors to make decisions about permissions, or "entitlements". Actual exercises of powers interfere with permissions, and are therefore ripe with possibilities for abuse, and judicial review.

There are a great number of permissions granted by government in the aviation sector,[44] and decisions affecting the day-to-day management of entitlement holders must usually be made without delays. Delays can prejudice aviation safety. Furthermore, primary decisions affecting entitlements could not be made efficiently if procedural trappings were required. For example, the panoply of due process characteristic of judicial decision making is costly and slow. Notwithstanding the lack of trappings in primary decision making, opportunities for review are available; some discussion of review is taken up below. As well, Transport Canada has taken steps within its training programs to introduce legal notions of natural justice and fairness to inform inspectors about steps to be taken to ensure lawful exercise of their decision-making authority.

In fact, decision making is arranged within the hierarchies of each branch, as established by the authorization document. Take, for example, the hierarchies of inspectors within two branches: Airworthiness and Enforcement; these are illustrated on Tables III and IV.

The powers conferred by ministerial authorization are further controlled by the written regime (discussed below) and by management. Managers in several regions indicated that they do not permit new or junior inspectors to exercise powers under the applicable schedule, until the inspector has completed training in enforcement and other functional specialities.

Finally, the powers of aviation safety inspectors are made reasonably apparent through the departmental practice of issuing identification cards which refer to authorized powers. The inspectors are usually well known in the aviation community; and, even though the community may not be familiar with the distribution of delegated

---

44. Amendments made to the *Aeronautics Act* in 1985 reflected this diversity (see discussion above "Domestic Legislation").

45. Tables III and IV are based on information taken from B59. Here is a list of the abbreviations used in these tables.
ABE/L: Chief Engineering
ABM/L: Chief Airworthiness Inspection
ABS/L: Chief Airworthiness Standards
AEO/PM: Aeronautical Enforcement Officers
AIO/PM: Airworthiness Inspectors
CAI: Civil Aviation Inspectors
DAB/L: Director Airworthiness
DEL: Director Enforcement and Legislation
ELE: Chief Aviation Regulatory Enforcement
ELEO: Superintendent Enforcement Operations
ELEP: Superintendent Enforcement Programs
RAE: Airworthiness Engineers, Regional
RMA: Regional Manager Airworthiness
RMAE: Regional Manager Aviation Enforcement

Table III: TCAG Airworthiness Inspectorate: Distribution of Legal Authority[45]

Schedule Office	Sch. 17 DAB/L	Sch. 18 ABE/L	Sch. 19 ABM/L	Sch. 20 ABS/L	Sch. 30 RMA	Sch. 31 RAE	Sch. 42 AIO/PM
Legal Authority							
reg. 211(3)	X						
reg. 211(4)	X	X	X	X	X		X
reg. 211(5)	X	X	X	X	X		X
reg. 211(6)	X	X	X	X	X		X
reg. 213	X						
reg. 214(1)	X						
reg. 214.1	X						
reg. 810	X						
ANO Series II,							
No. 3	X						
No. 4	X		X				
No. 15	X						
No. 21	X						
No. 6	X	X			X	X	
No. 14	X	X					
No. 16	X	X					
No. 18	X	X					
No. 19	X	X			X	X	
ANO Series V,							
No. 22	X	X					
ANO Series VIII,							
No. 3	X		X				
reg. 211(1.2)	X			X			
reg. 214(3)	X			X			
reg. 213(b) et (c)	X				X		
reg. 214	X				X		
reg. 219	X	X	X	X	X	X	X
reg. 510	X					X	
reg. 807	X	X	X	X	X	X	X
ANO Series VII,							
No. 4						X	
reg. 211(2)	X	X	X	X	X		X
reg. 211(2.1)	X	X	X	X	X		X
reg. 211(2.2)	X	X	X	X	X		X
reg. 211(7)	X	X	X	X	X		X
reg. 212	X	X	X	X	X		X
reg. 404(a)	X	X	X	X	X		X
reg. 404(c)	X	X	X	X	X		X
reg. 706	X	X	X	X	X		X
reg. 806	X	X	X	X	X		X
reg. 808(d)	X	X	X	X	X		X
reg. 808(e)	X	X	X	X	X		X
reg. 813	X	X	X	X	X		X

Table IV: TCAG Enforcement Branch: Distribution of Legal Authority (see *supra*, note 45)

Schedule Office	Sch. 21 DEL	Sch. 22 ELE	Sch. 23 ELEO	Sch. 24 ELEP	Sch. 28 RMAE	Sch. 44 AEO/PM	Sch. 46 CAI
Legal Authority							
reg. 211(1)	X						
reg. 304	X						
reg. 407(a)	X	X	X		X		
reg. 704(c)	X						
reg. 211(7)	X	X	X	X	X	X	X
reg. 219	X	X	X	X	X	X	X
reg. 310	X	X	X	X	X	X	X
reg. 706	X	X	X	X	X	X	X
reg. 806	X	X	X	X	X	X	
reg. 807	X	X	X	X	X	X	
reg. 808(d)	X	X	X	X	X	X	
reg. 808(e)	X	X	X	X	X	X	
reg. 813	X	X	X	X	X	X	
reg. 805	X	X	X	X	X		X
ANO Series V No. 31 s. 7	X	X	X	X	X		X

powers, there is no doubt about the ability of inspectors to take corrective measures on detection of non-compliance with legal requirements. It is clear that the inspectors can exercise police power on behalf of the state.

B. Inspectors From Other Government Institutions

Representatives of Transport Canada have endorsed Memoranda of Understanding (MOU) with the RCMP (see B68) and the CTC (see B67). These arrangements outline the respective responsibilities of institutions for aviation safety inspection. TCAG's arrangements with other institutions are not as regularized as those which prevail under MOUs.

The MOU between Transport Canada and the RCMP provides for annual discussions about enforcement policy and needed legislative changes as well as reciprocal arrangements for training. In an annex, the parties confirm details of operational interchanges, including delegation of authority, detection, investigation, procedures for deterrent action, liaison, transmission of operational materials and undertakings to reflect the agreement in their respective manuals.

In the field, the importance of the RCMP is obvious. They are present in many communities seldom visited by TCAG inspectors. Given that the average RCMP member has limited knowledge of technical aspects of aviation, the RCMP is chiefly involved in investigation work, in simple checks of documents and inspection collateral to other law enforcement work. In TCAG's Enforcement Branch, liaison is facilitated by the fact that many enforcement specialists are former RCMP members. The roles of

the RCMP in all government inspections, including the force's work for TCAG, is the subject of a major ongoing study (see B48).

The MOU between TCAG and the CTC recites their responsibilities for administration of Parts I and II of the *Aeronautics Act* (namely, safety and economic matters, respectively) and contains undertakings to refer matters to one another, to conduct joint surveillance and investigations, to meet for discussions about legislative amendments and to reciprocate with training as deemed necessary. In practice CTC officials have accompanied TCAG inspectors in airplanes on surveillance missions; as well, representatives of these institutions are able to extend their monitoring networks by maintaining liaison with their counterparts.[46]

The Royal Commission of Inquiry into Aviation Safety recommended that the Department of Justice ought to dedicate a lawyer in each of TCAG's six regions "to assist the enforcement organization on a full-time basis" (B15, p. 1049, rec. 82). This has not yet been done. Decisions about assignments of counsel are left to regional managers, and aviation concerns are not given the priority which the Royal Commission envisaged. Given the demands made by many government institutions for legal services, it is understandable that the Department of Justice may not be able to deliver what TCAG needs. In particular, advice during the course of investigation, case preparation and presentation are the main TCAG needs for legal services. Without adequate services to support regulatory offence prosecutions, detected non-compliance is mainly addressed through "administrative actions." In these ways TCAG may be able to control the dispositions of cases.

TCAG maintains its relationships with other institutions by encouraging its personnel to liaise with field representatives of provincial and federal government institutions. These links are of obvious importance because they multiply the eyes and ears of aviation safety inspection.

C. Private Inspectors

Although they are not usually designated as such, several classes of private parties are licensed or otherwise delegated to inspect other private parties regarding aspects of aviation safety, on behalf of government. The classes of private parties in aviation safety inspection, and their duties are summarized below.

1. Classes of Private Inspectors

Through an authorized departmental employee, the Minister of Transport delegates inspection authority to persons within ten classes. This is done in writing pursuant to section 3.3 of the *Act* (C2).

---

46. Economic deregulation of the Canadian airline industry was announced in Canada by the Minister of Transport in *Freedom to Move* (Ottawa, 1985). This was eventually confirmed in a new statute, the *National Transportation Act, 1987* (C106). The CTC began to reduce personnel and services in 1985. Given these circumstances, TCAG will obtain less assistance with surveillance and other exchanges than were contemplated by the MOU between these institutions.

Private delegates perform various aviation safety inspection tasks. Many of these tasks inevitably require the exercise of some discretion. Accordingly the department's practice of delegation to the private sector is an example of government practice, which gives rise to difficult questions about matters such as legal status and liability. This is not to suggest that the private delegates in aviation inspection are performing badly or that departmental supervision is inadequate. Rather, a short exposition of the classes of private delegates and outlines of their functions point to a need for a better legal regime to govern private parties performing public functions.

Although no single document exists in which all classes of private delegates and powers are set out, departmental officials prepared a summary[47] explaining amendments to the *Aeronautics Act* in 1985. In those notes, explanations were given for the new provisions in subsection 3.3(1) whereby the Minister was given explicit authority to delegate powers, duties or functions. At the time of the briefing note, the department had delegated to more than 8,000 persons and companies in ten classes external to Transport Canada without express statutory authority to do so. This was cured by the 1985 amendments. A summary of the classes of private delegates and their respective authorities is given below. It is suggested that many functions of delegates in each class are in the nature of inspection. In any event the classes illustrate the significance and complexity of the public functions performed by private parties in aviation safety inspection.

Seven categories of licences are issued among approximately sixty three hundred AMEs. In general, AMEs have authority to certify various types of aircraft or engines as airworthy after manufacture or repair or before flight. AMEs are the only class of private inspectors delegated by the department through a licensing system. As with the other classes of private delegates there was not clear statutory basis for delegation of ministerial powers to AMEs before the *Aeronautics Act* was amended. This group is discussed below, because the experiences of these parties illustrate well the problems faced by private parties doing the work of government.

Forty-seven DFTEs were authorized to grant private, commercial and multi-engine endorsements after conducting flight tests. Before 1985, this was done without any express statutory guidelines.

More than six hundred check pilots were authorized to conduct checks in accordance with *Air Navigation Order* VII, Nos. 2-3-6. Several sub-categories of check pilots have been designated, for large aeroplanes, small aeroplanes and helicopters. These have been organized as company check pilots and air carrier check pilots. The former conduct flight tests for renewal of instrument ratings of company pilots, while the latter enjoy additional authority to conduct other pilot proficiency checks. Two Air Carrier Designated Examiners (ACDEs) also act in accordance with ANO VII and are authorized to conduct initial and recurrent pilot proficiency tests, as well as to conduct tests for upgrading and to endorse instrument rating.

In 1985, seven hundred Designated Civil Aviation medical examiners were authorized to conduct medical examinations to assess the physical condition of applicants for issuance or renewal of pilot licences.

---

47. See Department of Transport, Bill C-36, *An Act to Amend the Aeronautics Act: Briefing Book* (Ottawa, 1985). [Unpublished]

Approximately six hundred "authorized persons" in flying schools and flying clubs certify student pilot permits and endorse licences for additional privileges. Endorsements are also made after verifying that all licensing requirements have been met; such verification consists in checking that necessary documents are in order.

Written examinations pertaining to licensing are normally overseen by departmental staff. Occasionally, RCMP in remote areas of Canada, External Affairs officers abroad and Canadian Armed Forces — NORAD act as "invigilators" on behalf of the department during written licensing examinations.

Approximately sixty Design Approval Representatives (DARs) are authorized in seven categories to determine whether aircraft engines and aircraft component designs comply with airworthiness requirements, and to certify that such requirements have been met. Many of the DARs decisions depend on the exercise of good judgement, even though the department supplies internal instructions to guide the exercise of discretion.

Nearly five hundred companies have been approved by the department to assume full responsibility for airworthiness of products which the companies manufacture, convert, overhaul, maintain and service. This authorization is granted on the basis of certifications given by company representatives and on the basis of the quality control systems established and maintained to the satisfaction of the department's chief airworthiness inspector.

Finally, about thirty-five Service Representatives are authorized by the department to certify as airworthy, on behalf of their employers items which the SR has serviced, where the employer is not an approved company.

From the foregoing it is clear that great numbers of private parties are engaged in a variety of tasks touching on aviation safety inspection. Indeed in the aviation sector many more private parties than government inspectors are involved in the work of inspection. These facts are not generally well known, so it is hoped that the present introduction will raise the level of interest in the legal regime governing performance of public inspection functions by private parties.

2. Means for Delegation of Powers to Private Inspectors

The largest group of private aviation inspectors (the AMEs) are authorized and controlled by Transport Canada through a licensing system. The other classes of private inspectors are authorized by *ad hoc* means unlike the authorization documents used for delegating authority of departmental officials.

AMEs are licensed by government inspectors in the Licensing Branch, but actual supervision of their certification, training and performance is done by the inspectors within the Airworthiness Branch. This is appropriate, given that the AMEs principal functions are in certifying airworthiness. In fact, the AMEs do the "real" inspection — looking for problems and solutions, executing repairs and certifying airworthiness on logs. It remains for the airworthiness inspector to check the logs to see that certification has been signified, and thereby to determine whether the steps taken were appropriate to correct the identified "snag"

3. The Issue of Private Inspectors' Divided Loyalties[48]

Many private aviation inspectors are often in a position compromised by legal obligations to government and by their private employment relationship. Take the case of the AME.

The AME performs inspection functions to satisfy the needs of both private operators and government. When the AME certifies that aircraft or parts are airworthy, he or she thereby signifies that he or she has performed the actual physical maintenance and inspection of the materials concerned. The work of AMEs is checked by TCAG's airworthiness inspectors but this is done mainly by verifying to see that the requisite log entries have been made. Obviously, it is impossible for TCAG to have airworthiness inspectors present to watch all maintenance being performed. As well, one could never expect the inspector to tear down all AME work to see whether the recorded maintenance has actually been performed. In the result, the government inspector must trust the AME, by accepting the AME log entries at face value.

So, the AME performs an inspection function which is pivotal for implementation of government's aviation safety policy. And yet, many AMEs work in difficult circumstances. For example, the AME may be prevented from doing necessary maintenance because of economic and other constraints on owners. The AME's loyalties may often be divided among self-interest (income), aircraft owners interest (minimum costs for maintenance) and the public interest (strict adherence to law governing aviation safety).

Although most would agree that aviation safety should not be compromised by narrow short-term interests, AMEs and other private delegates are often caught between a rock and a hard place. It is suggested that there is need for development of a better balance of public and private responsibilities among AMEs and government.

IV. Controls of Aviation Safety Inspection

A. External Controls

Decisions of TCAG inspectors are subject to various external reviews by the Minister, the courts, CAT and by other government institutions. As well, private delegates are subject to external control by TCAG inspectors through the device of licensing, for example. Below, the control functions of the CAT and other government institutions are briefly outlined.

CAT was established under authority of the 1985 amendments to the *Aeronautics Act* for purposes of hearing appeals and reviews of some classes of decisions taken by TCAG administrators. There have been too few decisions of CAT to assess the effects

48. This part is taken substantially from A63.

of this institution as a control on aviation safety inspection. The tables (V, VI, VII) illustrate the points at which review by CAT is available.

Canada's federal government has used a variety of institutions to study, perform audits and evaluate the operations of TCAG. These studies[49] are conducted for a variety of purposes, and it is suggested that they contribute to the renewal of institutions, and generally help to improve their effectiveness in providing service to the public. Some of the reviews of the TCAG's inspectorate will illustrate.

The work of the Royal Commission of Inquiry into Aviation Safety has been the most important study of TCAG's inspectorate. Inspection was one of several aspects studied and many of the changes made in legislation and administration within TCAG are directly attributable to the Royal Commission's recommendations.

In 1984, Transport Canada, with the help of Treasury Board, conducted an A-Base Review (see B63) to try to improve efficiency of operations of the work of TCAG. This was done on the basis of a study which broke down TCAG work, including inspection, into tasks. The study then estimated the time required to complete each type of task and determined the annual frequency for each task. The study became the blueprint for reorganizing the inspection function within TCAG. This is so, notwithstanding the fact that TCAG was subsequently advised to meet recommended staffing increases from internal resources.

In 1979, largely in response to labour-relations based problems, the Bureau of Management Consulting, conducted an occupational study of the Aircraft Operations Group (see B43). This study identified needs in areas of training, staffing, career development and work environment. The recommendations from this study have supported several initiatives taken by TCAG to improve the recruitment, training, management and development of inspectors.

Not to be forgotten are the studies of TCAG's inspectorate conducted by the Office of the Auditor General (see B89). These have been undertaken, through performance measurement and program evaluation to measure effectiveness and efficiency.

At best an audit gives a rough measurement of performance, on the basis of various reviews of operations and management practices. It is worth mentioning however, that such reviews being of wide scope, can address problems and propose solutions in ways which cannot be matched by *ad hoc* reviews of individual cases.

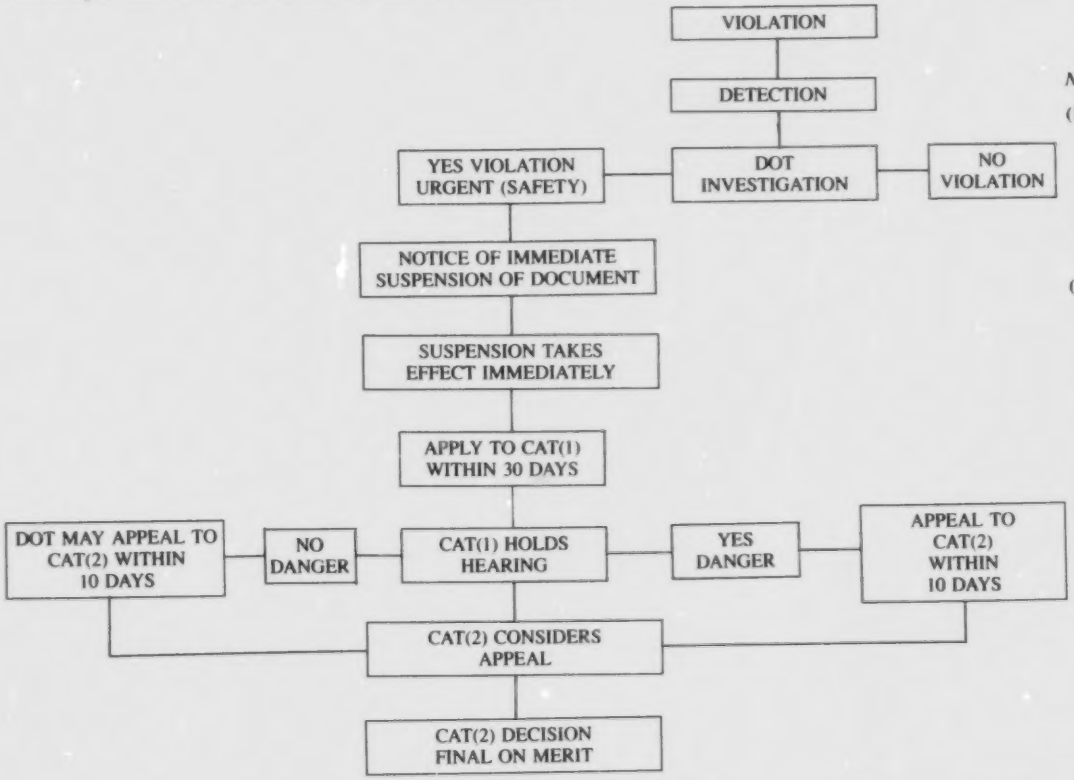
The distinction is often drawn between legal and management reviews: this is valid, but it is suggested that both have important effects on the ways in which legal processes are subsequently conducted by the reviewed institution.

---

49. See B15, B43, B48, B89, B106, B107.

Table V: External Control of TCAG Decision Making (see *supra*, note 47)

s. 6: Suspensions where there is an immediate threat to aviation safety



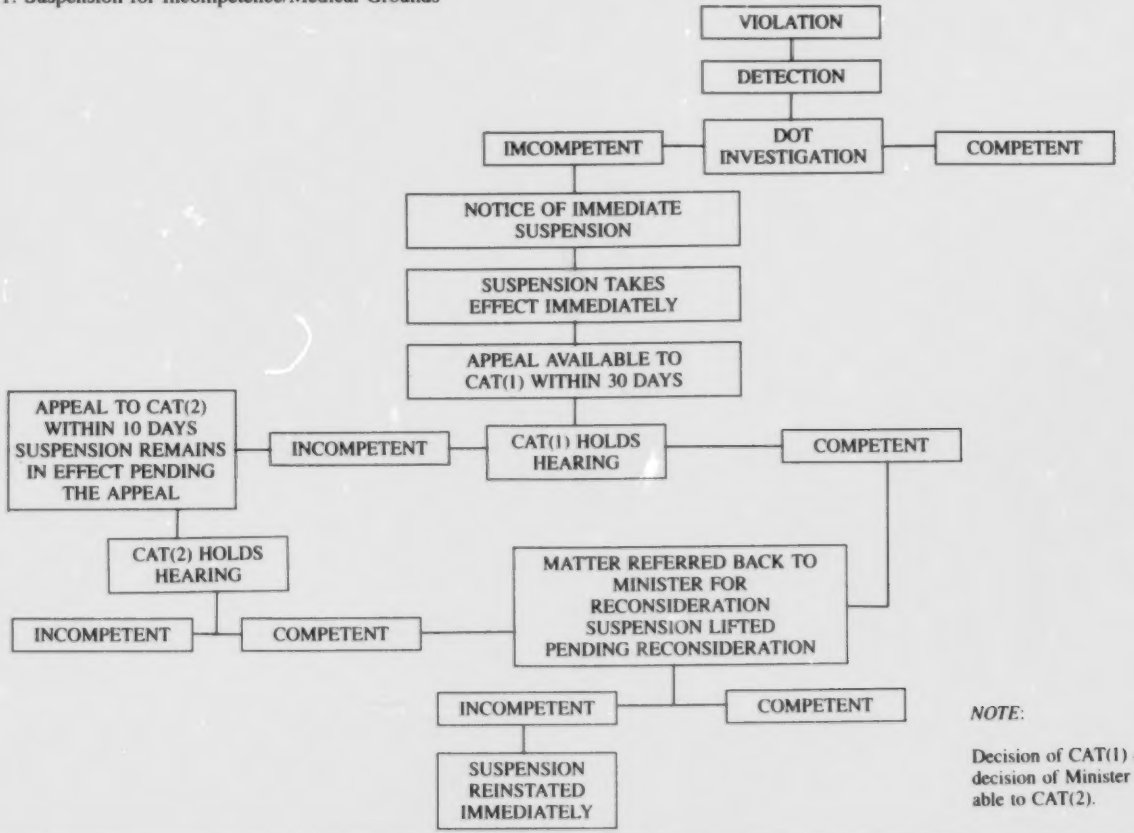
NOTE:

(1) Once the Minister issues the Notice of Suspension, the person affected may apply to CAT(1) for a hearing on the matter on an urgent basis. CAT(1) must give priority to such applications.

(2) After 30 days or CAT decision, the person affected may apply to Minister to determine whether threat continues to exist; if Minister decides threat continues, then may follow procedures for CAT review.

Table VI: External Control of TCAG Decision Making (see *supra*, note 47)

s. 6.1: Suspension for Incompetence/Medical Grounds

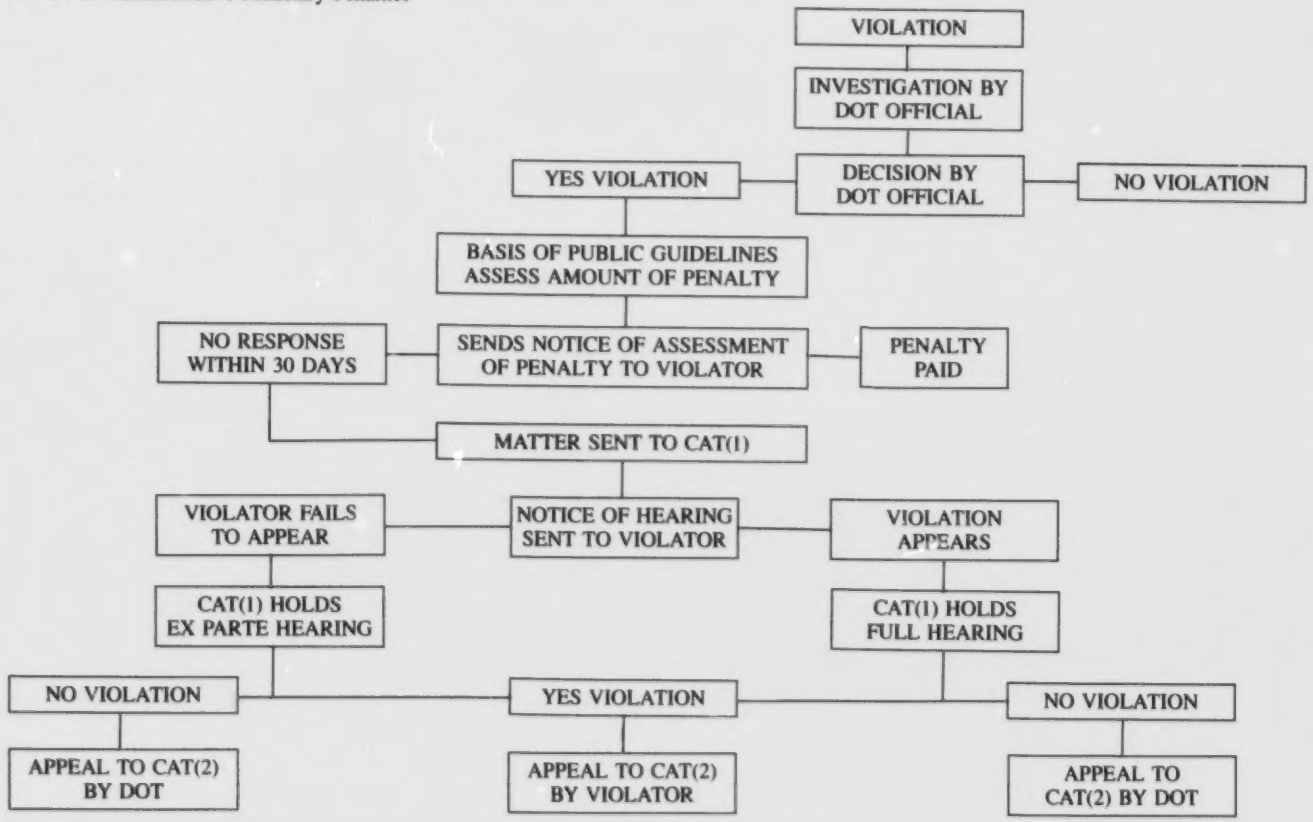


NOTE:

Decision of CAT(1) *confirming* decision of Minister is appealable to CAT(2).

Table VII: External Control of TCAG Decision Making (see *supra*, note 47)

s. 6.6-7.2: Administrative Monetary Penalties



B. Internal Controls

TCAG uses a standard array of measures to control the activities of its inspectors. Among these are: hierarchical organization within the government institution, specific delegation of decision-making authority, recruitment practices, training, provision of detailed internal instructions, and so on. Many of these are explored in other parts of the present paper.

V. Conclusions and Recommendations

A. Summary of Findings

The objectives for field research of aviation inspection were pitched widely to catch a variety of information which would in turn inform an approach to the study of federal inspection. Even though the stated objectives did not encompass all matters which were subsequently found to be important, they nonetheless provided points of departure. In this light, it is useful to recount in summary form the findings made pursuant to the stated objectives.

The federal government's aviation safety inspectorate has been a fruitful research subject. Transport Canada initiated several projects to improve deployment of inspectors (see B50). As well, several other government institutions have evaluated the aviation safety inspectorate.[50]

All that work culminated in new legislation, creation of new institutions,[51] and changes in internal ordering. Most of these great changes were in progress around the time the field research for this paper was commenced. This situation provided a basis for reflecting about questions such as: How much inspection is enough? How much inspection should be done by government and private sectors? How can law better accommodate the dual nature of inspection? And, what are the lawful means for delegation and control of inspection powers?

Aviation safety is a major concern of government and private parties. They address safety through ownership, service and supervision. Private and public sectors are thus responsible throughout their systems for safety and activities. The notion of inspection helps sort out the respective responsibilities for ensuring aviation safety. While this may be viewed as a problem for analysis by disciplines other than law, there is a need for better legal understanding of the arrangements which govern the deployment of both private and governmental personnel. It was the author's choice to work from field observations of actual inspection practices and problems. Legal theory and comparative

---

50 See B15, B43, B48, B89, B106, B107.

51. Including CASB and CAT.

analysis in matters such as police power[52] and administrative police[53] should be taken up within more broadly based research.

Inspection, by its nature, involves looking into circumstances to determine their suitability, whether from the point of view of a prospective purchaser, an agent or a representative of government checking on compliance with law. But, as has been set out herein, inspection also entails provision of service. This aspect is not well known; neither is it well framed by administrative law.

When government's representatives inspect, they do so pursuant to public policy objectives; but, such justification supports intrusion into private affairs only if done with consent or following legal authorization. Many difficult questions associated with legal standards for administrative search[54] have not been treated directly in the present paper. Instead, an attempt has been made to elaborate the nature of inspection. This has been achieved by exposing the written regime, field observations and the responsibilities of inspectorate branches within both public and private sectors. Exploration of such questions actually exposes the internal means for controlling intrusive powers, such as search.

The paper has been organized using the idea of duality: in the nature of inspection, in the performance of inspection by public and private parties, in the divided loyalties of the private inspector and in the dual thrusts of policy implementation, namely, securing compliance and seeking bureaucratic co-operation (see A281). In turn, these ideas have given rise to general themes which could be pursued in research leading to law reform, in particular: internal instructions, internal ordering of government inspectors; delegation of authority to government inspectors, and assignment of inspection responsibility to private parties.

The prevalence and importance of written instructions,[55] other than legislation, became clear during research. This gives rise to questions about the uses and legality of such materials. Internal controls have real effects on the positions of private parties (namely, through the treatment of private parties by inspectors). The instructions, their availability, their consonance with other (legal) instructions, sometimes explain differences between legal regime and field practices. These and related issues were approached, through exposition of some internal instructions. Essentially, the legitimacy of such materials is not questioned here. In fact, one must recognize the necessity of having enforcement officials exercising discretion in resolving legal ambiguities in order to achieve intended policy results (see A233).

Internal instructions present special problems for law: what is their legal nature and what are their legal effects? Even though they do not emanate from authoritative sources such as Parliament and the courts, they are, nevertheless, binding internally on

52. i.e., the power of the State to act in the public interest. See, e.g., A147, A216.

53. The idea of administrative police is derivative from police power. While not in use in Canada, the term could include government administrators other than those who are responsible for the administration of criminal law. On administrative police in France, see A203, A241.

54. See *supra*, notes 19, 34.

55. See *supra*, note 35, and accompanying text. The LRC has commenced background research in this area; see A112.

administrators such as inspectors, and, by virtue of their use for guidance of inspectors and other bureaucrats in their relations with private parties, internal instructions often have real effects on private parties. Still, these materials are not well known to the private sector. Internal instructions convey normative values[56] especially where they articulate guidance about exercise of discretionary powers. This presents a legal impasse, at least in the sense that internal instructions modify law. Internal instructions are necessary to validate delegation of legal authority. As well, the inspector faces day-to-day communications with the private sector and must be able to balance dual obligations of supervision and service. For these purposes internal instructions are the inspector's most practical sources of guidance. In spite of these advantages no standards exist for contents and formats of these materials although this might improve openness of government.

Delegation of authority to aviation inspectors is enabled by recent amendments to the *Aeronautics Act*. It appears that changes were made on the basis of analysis conducted by Transport Canada (see B15, B53). This gives rise to the author's suspicions about delegation practices of other federal institutions. A body of jurisprudence exists in which validity of delegations have been tested. However, the common law may be too disparate to effectively guide public administration in practices of delegation. To remedy an analagous situation in New Zealand, a Law Reform Working Paper has recommended several options, including a generally applicable delegations statute, standards to govern individual delegation provisions, and certain administrative arrangements (see B115). The phenomenon, status and framework for delegation, both internal and external to government, are not well distinguished or elaborated in common law.

There has been no comprehensive analysis of delegation practices of Canada's federal government. This should be done with a view to discovering reasons for differences in legislation which enable delegation, the nature of powers delegated, the instruments used to accomplish delegation, specific terms and controls of delegated powers. Strictly speaking, many of the practices and issues are beyond the scope of a study of inspection. However, given the prevalence, diversity and scope of delegations of governmental authority to inspectors, study of inspection gives rise to important insights about delegation.

"Privatization" is a contemporary term used to indicate sale of government property or assignment of governmental functions to the private sector. But this practice is not new.[57] From the point of view of the private sector, use of private inspectors can help demonstrate due diligence in their efforts to comply with legal requirements, and can help ensure overall quality of operations.

There are a number of reasons why government assigns functions or sells economic interests to the private sector. Included in these are deficit reduction and political pressure. Sale of state-owned enterprise comes first to mind. Less well known and understood are the assignments of functions, such as inspection, to the private sector. The present paper demonstrates that most aviation safety inspection is accomplished by private inspectors, whose work is occasionally checked on by government inspectors.

56. See, generally, A226.

57. Law enforcement has many places for private parties. See, e.g., A125, A159, A168, A191.

Private parties performing inspection functions are not commonly known as "delegates" or "inspectors," although those designations have been used in the paper to be clear about the source of authority and the actual nature of the function. The practices of Transport Canada for delegating inspection authority to private sector is *ad hoc*, except for licensing of AMEs. Although the department attempts to limit discretionary aspects of their decision making, controls over external delegates are not well organized. It is not enough to say that decisions of external delegates are "administrative" in nature, and require little or no exercise of discretion. Clearly, potential exists for conflict of interest in every decision taken on behalf of the Minister by a private delegate. Such conflict can lead to compromises in favour of employers or government. In the event of errors or negligence, is the private delegate liable? Is the Crown liable for the private delegate? Should responsible ministers be empowered to delegate Crown status to private parties? These issues go beyond inspection. Given the availability of special status to some agents of the Crown, there is need to clarify the legal liabilities of inspectors. This is important for both government and private delegates.

Government enters into many kinds of arrangements with private parties to do the work of government.[58] There is a need for better comprehension of practices to help improve the legal basis for organizing the delegation to private parties of governmental functions, including inspection.

The author has noted some reasons for inevitable variations in enforcement and compliance. For example, the regions establish their own scheduling for inspections and can thereby influence effectiveness. Variations can be attributed to many factors such as the strength of the regional manager, reputations and networks of individual inspectors, links between inspectorate branches, and so on. As well, the degree of legal support provided by officers of the Department of Justice in any particular region is an important factor affecting enforcement.

The author did not obtain adequate explanations for variations in compliance. This is mainly a matter of detection; most violations are not detected. Most detected violations are detected by non-departmental personnel. Regional variations in inspectorate detections of compliance do not necessarily indicate regional variations in compliance.

The effects of the *Charter* on inspectorate operations are matters which merit thoughtful analysis. This can be attempted after making field observations. For example, the section 7 requirement for fundamental justice does not seem to have percolated into the administration of TCAG's inspectorates. However, TCAG training programs stress "natural justice" in a "fair-but-firm" policy of enforcement. The author asked several inspectors whether the *Charter* protection against unreasonable search and seizure has constrained operations. Section 8 has not yet been perceived as

58. There is in fact a poor demarcation of private and public functions; the state of Canadian administrative law reflects this situation. In Canada a much heralded policy on "make or buy" and "contracting out" was expected from Treasury Board in late 1987. This problem has been addressed in legal doctrine abroad. See, e.g., A228.

an obstacle[59] although it was noted that inspectors no longer verify inside unattended aircraft because they might be accused of theft or damage.

In his examination of processes used to judge violators, the author recognized that the administration cannot prosecute or impose sanctions for every detected violation. In this connection, it was found that for practical purposes, inspectors use standards for deciding who and when to punish. TCAG officials seem to universally favour imposition of sanctions against "deliberate and persistent" violators. As seems to be the case in many fields of regulation, the inspectors "know who the bad actors are" and the "bad actors" are often involved in law breaking in non-aviation matters. Thus, the inspectors sometimes try to catch known violators. This was also reflected in the ways in which inspectors give warnings, issue allegations, and "adjudicate"[60] in the administrative setting.

In his efforts to find out about the use of sanctions and threats, the author observed the use of warnings, "notice of condition," and negotiations in the contexts of detected violations. Licence sanctions are serious because of their effects on livelihoods of small operators. There are, of course, exceptions such as the operator who treated as incredible, the idea that an inspector could "drop out of the skies" without warning and interrupt legitimate business. For the ordinary (namely non-violating) operator, the presence of the inspector is a matter for concern; however, without deliberate or persistent violations, the inspectors claimed that the complying operator has little to fear. Systematic survey of operators should be undertaken to check up on such claims.

As another express objective, the author wanted to find out about the influence of professional ideologies and values on enforcement outcomes and inspectorate practices. The study has partly achieved this by inquiry into backgrounds of particular inspectors and observing the same inspectors in the field. For example, several former RCMP officers, now aviation "enforcement specialists," tend to reconnoitre in the field with RCMP members. Like the RCMP, enforcement specialists tend sometimes to work in isolation from inspectors in the other branches. Former military personnel have often been given priority in TCAG's hiring practices. A person with military background may have little or no real appreciation for the problems particular to commercial aviation. Several inspectors indicated that some ex-military personnel look for income to bridge them into retirement. Without benefit of more comprehensive information, no general conclusions are drawn from these comments.

It was expected that field research could support analysis of preventive strategies. The field research shows how inspectors try to ensure safety. This is done by maintaining good relations among the aviation community, encouraging dialogue, helping with problem solving and generally providing service. The goodwill thus

59. It appears that s. 8 may become a real stumbling block for aviation inspection. For example, in *Haim Shavit* v. *Minister of Transport* (D67), the CAT found a search of aircraft to be improper, absent exigent circumstances and prior authorization. Evidence seized under such circumstances was found to be inadmissible.

60. By using the word, and through its practices, the Department recognizes that principles of natural justice and fairness must be respected in decisions affecting permissions and for imposition of administrative penalties. However, the Department's meaning of "adjudication" does not extend to decisions taken by inspectors in emergency circumstances.

created is an important product of aviation safety inspection. This gives rise to deep questions about the degrees to which inspection ought to be made up of supervision (enforcement) and service.

B. Basis for Study and Reform of Federal Inspection

There exists in Canada no current, public source of information about inspectors and inspection, their powers, activities, cases and problems. This is so notwithstanding the prevalence of inspectorates and the importance of inspection for the implementation of public policy. Fairness and efficiency[61] of administration could be enhanced considerably by improving the rationality of delegated powers and control of inspectors.[62] On the basis of the research done in aviation inspection, it is suggested that information ought to be collected to demonstrate the diversity of powers and of arrangements for internal and external controls.

It is recognized that important, if not the most important problems of modern federal governance are in matters of personnel. For this reason it may be difficult to discern the true nature of inspection in a particular institution, on the basis of answers to a survey. For example, one could not expect a prudent manager to deviate from official job descriptions. Nonetheless, there are several areas of interest to reform of inspection which could be brought out with a survey. Examples include: details of delegated powers, information about private delegates, identification and uses made of internal rules, means for ensuring assistance of other government institutions, approaches to problem solving, milestones which affected developments in inspectorates, and case disposition data. As a next step towards reform, it is suggested that a survey of federal inspectorates be undertaken to obtain data on the basis of which discussion could take place about merits of harmonization in several areas of law governing federal inspection.

In summary, the present part is really an introduction to the study of federal inspection law. As such, the author has placed the findings and analysis from field study of aviation safety inspection in a general perspective which is intended to inform study and reform of federal inspection law.

---

61. "Fairness" is a value which is manifest in procedural and substantive aspects; it has been adopted by Canadian courts as a standard for government decision making. There are limits to fairness, however; for example, there are real limits to government resources available for policy implementation. Hence "efficiency" generally circumscribes a countervailing value for government administration.

62. In 1986, the Public Accounts Committee found that the Public Service Commission had delegated 98% of its staffing functions to other government institutions and that no sufficient monitoring mechanisms existed for controlling these practices.

    For inspectorates, this poses serious problems because inspection powers are probably delegated to officials in an *ad hoc* manner, from one institution to another. Although practices may be fully rationalized within an institution, temporal changes in circumstances, changes in law and other factors may give rise to vast differences in the ways in which powers are delegated and controlled across the federal administration. Clearly this is a basis for exploring possible avenues for harmonization of government practices in areas such as delegation of powers to inspectors and other actors.

PART TWO

A Framework for Understanding Inspection

This part synthesizes the Commission's research in progress, about inspection and inspectors in Canada's federal government. As of yet, no attempt has been made to be definitive. Parts One and Three of this paper reflect several themes which should be used to survey and study all the federal government's inspectorates. In particular, Part One works towards a theory of inspection, searches for unifying ideas about private and government inspectors in policy implementation, and explores examples of internal controls such as delegation and internal instructions. Part Three displays selected references with an index which reflects the themes of Part One, as well as numerous other topics which are relevant to inspection.

In this Part, the themes of Part One are recapitulated, with some recommendations. Finally a brief summary is given of systemic problems which the LRC is treating elsewhere in its ongoing work on administrative law.

I. A Theory of Inspection

The powers of inspectors, to do things on behalf of the State, are derivative from the police power of the State: this is the authority to protect and advance the public interest. The public interest is reflected in legislation and is protected and advanced by government's delegates, including institutions, government officials and private parties. This is the business of policy implementation, which is actually achieved through persuasion, incentives and coercion. Such measures are used by government and private inspectors to implement public policy, by securing private sector compliance and by securing bureaucratic co-operation.

Coercion, or the negative aspect of governing, is stressed as a basic foundation of the common law. This does not easily comprehend the positive, benefit or service-conferring function of government; nor does it admit the importance of persuasion. Field study of inspection has revealed that the preponderance of inspector's work is in providing service. This is clear from several observed classes of activities such as advice giving, communicating information and persuasion. In fact, service is the dominant stream of activity even for many inspectors who are dedicated to enforcement.

One is tempted to speculate about other fields of government intervention where inspectors are responsible mainly for grading, approving and so on. Even in aviation regulation, a review of delegated authorities indicates that most of the real powers are associated with benefits, permissions, licences and other entitlements. While it is true for some that such powers can be placed on a "scale of coercion," this limited view misses the reality of inspection.

The inspector is a front-line representative of government for both positive and negative aspects of governing. The positive aspect could be better represented in law. In other words, the model of "cops-and-robbers" is appropriate only in cases of the usually well-known core of "bad actors." It is not news that inspectors are mainly diplomats, acting in that mode. While this may represent atrophy or perversion for those who insist on a purely enforcement function for inspectors, it reflects the fact that inspectors must carry both positive and negative messages for government.

Inspectors' messages are most dramatically conveyed when they make decisions. Part One displayed some examples of the powers to make decisions which are delegated to inspectors. These powers are assigned by legislation and by ministerial authorization. Inspectors must decide who and where to inspect, when to search and seize, when to grant, amend, refuse or suspend permission and so on. Despite the importance of inspectors' decisions, some theorists would argue that theirs are not decisions in the legal sense, because they are predetermined by sources of legal control. Such denial ignores the substance of decision making. Must a legal decision be made only by a court or a legislature along established procedural lines? In any denial that legal decisions are taken by inspectors and other parties who are neither judges nor legislators, we miss possible routes for reform. The effects, on private parties, of inspectors' decisions are often as serious or weighty as decisions of courts. In recognition of that fact, we should be prepared to face difficult issues about decision making: what decisions can be made by inspectors and their superiors?

In our Canadian legal culture, decisions of administrators have been assigned to the crossroads where legal and political authorities meet. Possibilities for political intervention have been further limited by making government's institutions as independent as possible from Cabinet. However, the doctrine of ministerial responsibility operates to retain ministers in the thick of matters handled by institutions within their authority. This is especially true for departments where, for example, inspectors' decisions in grading of tinned tuna were overridden by a Minister. Similar political difficulties are faced in questions of aviation safety where, for example, a remote community depends on service provided by a party in breach of aviation safety law.

The particulars of style and organization of Canada's federal inspectorates must be fully appreciated in any attempt to reform federal law governing inspection. Practical adjustments in operations can result in vastly different kinds of inspection among institutions, notwithstanding similar legislation patterns. Particulars of such differences should be known so that coherent explanations for differences can be made out and so that ways might be devised for ensuring that style and organization of inspection reflect the needs of society as expressed by government.

II. Private Inspectors

The prevalence of private delegates, doing the work of government in aviation safety regulation, gives rise to deep questions about the respective responsibilities for policy implementation among private and public actors. Their dominance among inspectors (ten to one in aviation safety regulation) is not well known. This is partly a factor of nomenclature (many parties doing inspections are labeled otherwise); however, the problem is more than a matter of language.

Essentially, the root of legal problems faced by private inspectors is conflict of interest. How can a professional, employed by or contracted to a private party, thoroughly and objectively report about his or her principal's compliance with law, when acting under that principal's instructions and other influences? The private inspector is, in essence, a middle person, keeping abreast of matters for which he or she must report to government. There are many obvious examples of private delegates doing government's work. In banking regulation, for example, auditors perform much the same function for government as do the AMEs in aviation safety regulation. There are, however, important differences. For example, rights of private inspection may be created by class of parties, under legislation such as the *Bankruptcy Act*. Or, legislation may establish a licensing scheme for private inspectors, as is the case for aircraft maintenance engineers. Where the private parties have strong professional associations, as in the case of auditors for example, self governance may substantially replace government supervision.

Despite political rhetoric about needed privatization of public service, it is suspected that most government inspection is in fact performed by private delegates. This could be confirmed through research of federal inspection systems, and should be done in any serious attempt to reform inspection law.

III. Internal Controls

Two examples of internal control mechanisms were explored in Part One to convey a sense of their practical significance for inspection. While the external controls (exerted by Parliament and other institutions) should not be ignored, it is suggested that better legal elaboration of internal controls could improve the fairness and efficiency of government inspection. Examples chosen for exposition in this paper included delegation and internal instructions.

A. Internal Instructions

Internal instructions are manifestations of government which appear in many forms, such as circulars, manuals, directives, and so on. They guide inspectors and other government employees and private parties in the performance of their work. The

very existence of these materials is evidence of the fact that legislation cannot keep pace with changes in technology and other circumstances.

Internal instructions are produced by individual institutions and there appear to be no uniformly available systems for guidance, review, consultation or dissemination. Denial of their legal character is not sufficient reason to ignore these materials. They are binding internally and to the extent that they affect decision making, careful review should be made to determine whether they are candidates for statutory instruments. Internal instructions are also binding externally insofar as inspectors' decisions have indirect effects on private parties. In those circumstances where internal instructions are directly binding on private parties, they should probably be expressed as statutory instruments. Within the paradigm of policy implementation outlined above, internal instructions are important for the functioning of government in two respects. First, they are instruments which government uses to try to secure co-operation of bureaucrats, such as inspectors. Second, internal instructions are used to try to secure private sector compliance; for example, private delegates inform themselves about the priorities of government's inspection system from manuals and other internal instructions of inspectorates.

As a preliminary matter it is recommended that government recognize the need for, importance and legitimacy of internal instructions: in fact, they are demonstrations of administrative responsibility. However, government should be wary of converting internal instructions into statutory instruments. It is to be remembered that instruments need not be enshrined in legislation to be binding. In summary, internal instructions should be the subject of full study including their making, dissemination and use by government officials and private parties.

B. Delegation

Government delegates many kinds of discretionary decision-making powers to its institutions and officials and to private parties. Many of these powers are delegated to inspectors, and examples in this paper have given rise to legal questions about status, procedure and substance.

The substance of inspector powers are various: to inspect; to search and seize property; to decide to issue, amend, renew, deny or suspend licences, permissions and approvals; to impose monetary penalties; to provide advice; to grade as to quality, and so on. It is well accepted in law that a responsible Minister cannot reasonably be expected to execute all of the powers delegated to him or her, and that he or she must therefore authorize others to perform this work. The established practices of our federal government entail delegation to positions within an institutional hierarchy. Should delegation be made to an office or to an individual? How do superiors within an hierarchy ensure that subordinates are sufficiently qualified to exercise inspection powers, absent legal standards for many such tasks? Should government inspectors be given status of public officers or peace officers, to cloak them with protections accorded to such officials by the *Criminal Code*? Should government-wide standards be developed for delegating powers, such as those exercised by inspectors, to government officials? These and related questions should be addressed in any study of delegation of authority to federal government inspectors.

IV. Related Matters

Finally, some related problems are mentioned because they must also be faced when searching for ways to reform government inspection. For example, consider the legal nature of decision making, the administration of offences, search and seizure, and permissions and entitlements.

A. Decision Making

Decision making is being taken up in other work of the LRC. Some aspects of this problem were discussed above. Resolution is needed in this area because denial of the legal nature of decisions made by officials is not particularly helpful when those decisions are challenged for want of fair process.

B. Offence Administration

Offence administration at present is treated mainly as a matter of criminal law, adjudicated in provincial courts. In revenue matters, monetary penalties are imposed by officials. As well, 1985 amendments to the *Aeronautics Act* have enabled the aviation administration to experiment with a system for imposing monetary penalties.

However, these practices are exceptional. For most offences ("regulatory offences") cases are prepared for court as if they were criminal offences. The implications, for accumulation and production of evidence, are very substantial for officials, such as inspectors. The exacting processes of courts entail great expenditures of resources for preparation. The aura of criminal law tends to crowd into many areas of administration. As well, provincial court judges are not expert in the vast array of federal regulatory matters, and the Department of Justice is hard pressed to dedicate counsel to all topical areas in each regional administration for purposes of day-to-day advice and for prosecution. Also well known is the fact that the doctrine of strict liability in matters of proof of regulatory offences can be used to the advantage of the accused. These symptoms may illustrate a need for a separate system for administering regulatory offences. However, this area poses many difficulties. For example, for the economist, what is the optimum price, for each offence, which will produce deterrence? For the political scientist, how can government put a price on non-compliance?

In essence, there is need for information about practices used for imposition of administrative fines, and for some clear thinking about intermediate monetary penalties. This should include thinking about appropriate decision makers for such decisions, and about procedure, disposition, review and terminology.

C. Search and Seizure

Depending on the regime, inspection may be the only significant available power, or it may be secondary to powers over entitlements, or it may be so unnecessary that it is seldom if ever used. Nonetheless, guidance is needed by inspectors for use of authority to inspect, search or seize. This is especially important in view of the fact that openness to inspection is often a condition of permission to do business.

In all but egregious situations, authorization to search should be obtained from an independent authority. However, when does "inspection" become "search"? Is such distinction a fatuous exercise, given the continuing leverage of government through its power to refuse, amend or suspend permission? It seems clear that an inspector needs authorization to search if he anticipates finding something. But, doesn't the inspector usually expect to find something? Given the details of regulatory requirements, is it not true that the inspector could always find some non-compliance? This example highlights the fact that much "give-and-take" is necessary in relationships between inspectors and parties inspected.

D. Permissions (Licences, Approvals and Entitlements)

Express guidance is needed for inspectors who have authority to grant, suspend or alter permissions. Ideally, this should appear in legislation; as well, as we have seen, much of the actual guidance is conveyed in internal instructions.

The powers of inspectors in this area are not well known. Better exposure of this state of affairs could engender discussion of possible ways to homogenize law and practices. For example, circumstances in which inspectors may suspend permission are usually specified as emergency or exigent. In fact internal controls usually ensure that such steps are only taken within strict limits. However, there is much room for improvement, especially where an inspector imposes requirements which alter earlier conditions of a permission. How, for example, can a party demonstrate that appropriate steps have been taken to correct defects or to address non-compliance? Again, exposure of inspector practices in issuing, altering, refusing and suspending permissions should be confronted in any study leading to reform of federal inspection.

V. Summary

Sometimes problems of governing can be best addressed by using an inspectorate or by increasing the numbers of inspectors. However, better understanding of the identities and styles of existing inspectors and of the true nature, control and organization of inspection, could lead to more informed choices.

In preparation for a survey of federal inspectorates, leading to proposals for law reform, a number of issues have been unfolded for consideration and review. It is hoped that this work in progress will help others who confront the tangled web of legal and other problems facing inspectors.

PART THREE

Inspection: Selected References

I. Introduction

A. Purpose

The materials listed in this part support study and reform of law governing inspection. Lists of available materials are needed to encourage exploration and understanding of government's actual means used for delegation of power or authority, and for controlling persons exercising such powers.

As background to the Law Reform Commission's work in administrative law, this part helps to illustrate some themes which unify an approach to reform. In particular, the materials illuminate issues concerning ways and means, organization of government and controls. The ways and means, available to government for implementing policy, are partially in the hands of inspectors: they provide the eyes and ears which are so often vital to the success of programs. Internal organization of government in Canada is in need of exposure and study; this is necessary to maintain the integrity of administrative action, especially in view of the new imperatives posed by the *Charter*.

Beyond their topical distinctions such as food quality and aviation safety, inspectorates share common problems in areas such as deployment of scarce resources, development of enforcement strategies and ensuring for correct emergency responses. This should be done, ideally, within a framework of internal and external controls. The materials help to expose ideas about all these issues.

Thorough study of inspection should include a taking stock of what inspectors are actually doing. Part One has shown that inspectors perform both supervisory and service functions. In this connection, the law governing inspection, inspectors and inspectorates is not perfectly analagous to law governing police. Although it is arguable that police also provide service to the public, most police action is taken with at least implicit enforcement objectives. This is not so for inspectors who provide advice, consultation, opinion and even direct services such as grading of products. It is suggested that much field study and lengthy investigation would be necessary to determine the full scope of the nature of inspection in Canada. Even though little of such work has yet been done, much can be done to raise a collective effort for making inspection better. Publication of lists of materials about inspection is a contribution to this.

In addition to inspecting private parties, places and things, government also inspects itself. An institution may "audit" or "study" its programs and activities; as well, other institutions, such as the office of the Auditor General and Treasury Board Secretariat, carry out internal "inspection". This is necessary to ensure fairness, efficiency and honesty in the work of government institutions and their employees. However, given the scope of the audit and evaluation "industries" of government, no effort has been made to give a comprehensive account of such inspection studies.

Much of government's inspection of private parties places and things, is actually accomplished by private parties. Such parties may provide information about themselves or about other private parties. In some instances, authority to inspect or supervise on behalf of government is expressly delegated to private parties. Therefore, the means for delegating and controlling such authority are also comprehended by the listed materials.

Public service is in need of constant renewal and improvement. This renewal should include government decision making, whether collective decisions expressed through institutions, or individual decisions taken by bureaucrats such as inspectors. Because they perform mixed tasks of supervision (such as enforcement) and service (such as advice giving) inspectorates are promising candidates for further study, leading to proposals for reform. As well, government delegation of inspection to the private sector poses important issues for politics, policy and law reform.

In forthcoming research, the LRC plans to survey Canada's federal inspectorates, and to display findings and general recommendations in a research paper. The present part is a basis for ongoing work within the LRC and elsewhere.

The selections of available materials about inspectors, inspection and inspectorates are presented in four lists. Ideas about improving legal organization of Canada's federal inspectorates formed the basis for selection of index terms.

B. Scope

The lists are representative, not comprehensive. This is mainly because the field of inquiry crosses other topics and disciplines. This was felt necessary to illustrate the elastic meanings of inspection and the activities and powers associated with inspection. As well, since there are few published articles and books about inspection in Canada, literature about associated issues fills the gaps. For example, there is growing literature on the police, and much of it is of obvious relevance to inspectorates.

The present part has been produced as a contribution to general education. This is consistent with the role of the LRC in publishing materials of general interest. As well, the document can help bridge "gulfs" between various disciplines. As such, this part is consistent with the LRC's new vision about administrative law, which is expressed in the LRC's consultation document entitled *Towards a Modern Federal Administrative Law* (B79).

Selected materials are presented in four lists: articles and books, official documents, legislation, and cases. Although the focus for the document is on materials which reflect contemporary Canadian law, the lists also include many items from other disciplines, places and times.

Literature listed under "articles and books" is drawn from academic, government, professional and popular sources. The academic and professional items are rooted in history, political science, public administration and law. They come from Canada, England, France, the United States and other countries. It was thought necessary to present materials from other jurisdictions in view of the need to fundamentally reassess the use, organization and control of inspection by Canada's federal Government.

"Official documents" includes miscellaneous materials produced by government institutions. Most of these items are Canadian, although some interesting foreign items are included. "Official documents" is, for some items, a misnomer because several listed items are confidential: each of these has been marked with an asterisk (*). Most of the items are available on request from the particular institution or through Canada's Department of Supply and Services. In some respects, the list is very uneven because it includes published studies and Royal Commission reports, as well as obscure items such as operational manuals and other internal instructions, delegation documents and government studies of inspection. Nevertheless, this grouping was made to maintain clarity about sources of documents. Some of the items listed as "studies" have not been reviewed. Many of the inspection manuals and instructions of government are cited without dates, in the same manner as they are listed in the 1986 *Access Register*. The designation "manuals, instructions" is meant to include all manner of internal instructions, such as manuals, circulars, directives and so on.

The "legislation" is Canadian. The "statutes" include Canadian federal statutes which pronounce about government inspectors, inspection and inspectorates, as well as private rights of inspection. The "regulations" include a selection of Canadian regulations which cover matters such as delegation of authority, exemptions from investigation, and so on. A reading of the legislation above might leave one wondering what "inspection" is, what "inspectors" are doing. In fact, the legislation underlines the frailty of a single word such as inspection for conveying the specialized nature of government work. For example, the statutes allow search in many instances within limits for authorization and respect for legal rights to persons of various designations. These officers are variously described in statutes as: inspector or other officer; any person authorized by an administrator; an engineer; a protection officer; any person authorized by the minister; inspector or authorized representative of the inspector; officer as defined by the Act; game officer; contractor; and so on.

The statutes enable many separate government inspection regimes. While this recognizes the needs posed by the mandates of specialized institutions, it nonetheless places inspection on different legal footings. Since inspectors take many enforcement decisions which can come under scrutiny by the courts, legislation governing such decisions is an obvious focus for a law reform list of materials.

"Cases" include mainly Canadian items about government inspection. As well, cases from other jurisdictions shed light on problems which are shared by other governments. Examples of matters considered by courts are issues about the nature of administrative functions and decision making by administrators.

C. User's Guide

The topical index at the end of this part contains references to the lists of materials. Each entry in the index is followed by reference numbers. Each number corresponds to an item in one of the lists, as follows:

All items in the list of "Articles and Books" are given designations beginning with the letter "A". Each item is also given a number, based on its alphabetic position, by author.

All items in the list of "Official Documents" are given designations beginning with the letter "B". Each item is also given a number, based on its alphabetic position, by country and then by source (usually an institution of government).

All items in the two sub-lists of "Legislation" are given designations beginning with the letter "C". Each item is also given a number, based on its alphabetic position, by name of act or regulations. "C" includes two sub-lists (namely, "Acts" and "Regulations"). Numbering of items on the second sub-list (namely, "Regulations") follows on the sequence of the sub-list of "Acts".

All items in the list of "Cases" are given designations beginning with the letter "D". Each item is also given a number, based on its alphabetic position, by name of party.

II. References

A. Articles and Books

A1	Abel, Richard L. 1982	"The Contradictions of Informal Justice" in Richard L. Abel, ed. *The Politics of Informal Justice*. New York: Academic Press, 1982, 267.
A2	Alderson, J. 1984	*Human Rights and the Police*. Strasbourg: Council of Europe, Directorate of Human Rights, 1984.
A3	Amnesty International 1985	*Visits of Inspection to Places of Detention as a Safeguard against Torture. Circular No. 63*. London: Amnesty International, 1985.
A4	Anderson, Adelaide M. 1922	*Women in the Factory: An Administrative Adventure, 1893 to 1921*. London: John Murray, 1922.
A5	Anderson, Robert D. 1981	*Government Regulation of the Canadian Dairy Processing, Distributing and Retailing Sector*. Working Paper No. 25. Ottawa: Economic Council of Canada, 1981.
A6	Andrews, John B. 1937	*British Factory Inspection: A Century of Progress in Administration of Labor Laws*. Washington: United States Government Printing Office, 1937.
A7	Angelotti, Robert 1975	"Enforcement Policy Objectives in the Changing Food Environment" (1975) 30 Food, Drug, Cosmetic Law J. 712.
A8	Angers, Lucie 1986	"À la recherche d'une protection efficace contre les inspections abusives de l'État : la Charte québécoise, la Charte canadienne et le Bill of Rights américain" (1986) 27 C. de D. 723.
A9	Anisman, Philip 1975	*A Catalogue of Discretionary Powers in the Revised Statutes of Canada, 1970*. Ottawa: Information Canada, 1975.
A10	Anonymous 1937	"Delegation of Power to Private Parties" (1937) 37 Colum. L. Rev. 447.
A11	Anonymous 1959-1960	"Subdelegation by Federal Administrative Agencies" (1959-1960) 12 Stan. L. Rev. 808.
A12	Anonymous 1983	" 'Knock, Knock' Is No Joke: Announcement Rules for Business Premises" (1983) 81 Mich. L. Rev. 1666.
A13	Arthurs, H.W. 1985	*'Without the Law': Administrative Justice and Legal Pluralism in Nineteenth-Century England*. Toronto: University of Toronto Press, 1985.

A14	Baar, Ellen and Carl Baar 1984	"Using Regulation to Manage Interdependencies", Revised version of paper prepared for delivery at the Annual Meeting of the Canadian Political Science Association. University of Guelph, 11 June 1984.
A15	Bacow, Lawrence S. 1980	*Bargaining for Job Safety and Health*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1980.
A16	Bainbridge, William 1878	*A Treatise on the Law of Mines and Minerals*. 4th ed. by Archibald Brawn. Butterworths, 1878.
A17	Baldwin, Robert and Keith Hawkins 1984	"Discretionary Justice: Davis Reconsidered" [1984] Public Law 570.
A18	Baldwin, Robert and John Houghton 1986	"Circular Arguments: The Status and Legitimacy of Administrative Rules" [1986] Public Law 239.
A19	Ball, N. 1963	*Her Majesty's Inspectorate 1837-1847*. Edinburgh: Oliver and Boyd, 1963.
A20	Bankes, Nigel and Andrew R. Thompson 1980	*Monitoring for Impact Assessment and Management: An Analysis of the Legal and Administrative Framework*. Vancouver: Westwater Research Centre, 1980.
A21	Bardach, Eugene and Robert A. Kagan 1982	*Going by the Book: The Problem of Regulatory Unreasonableness*. Philadelphia: Temple University Press, 1982.
A22	Bardach, Eugene and Robert A. Kagan, eds 1982	*Social Regulation: Strategies for Reform*. San Francisco: Institute for Contemporary Studies, 1982.
A23	Bartrip, Peter W.J. 1979	*Safety at Work: The Factory Inspectorate in the Fencing Controversy, 1833-1857*. Oxford: Centre for Socio-Legal Studies, 1979.
A24	Bartrip, Peter W.J. and P.T. Fenn 1980	"The Conventionalization of Factory Crime — A Reassessment" (1980) 8 Int'l J. of the Sociology of Law 175.
A25	Bartrip, Peter W.J. and P.T. Fenn 1983	"The Evolution of Regulatory Style in the Nineteenth-Century British Factory Inspectorate" (1983) 10 J. of Law & Society 201.
A26	Basanta, W. Eugene 1983	"Federal Tort Liability for Negligent Mine Safety Inspections" (1983) 85 W. Virginia L. Rev. 519.
A27	Bayley, David H. 1979	"Police Function, Structure & Control in Western Europe and North America: Comparative and Historical Studies" (1979) 1 Crime and Justice 109.
A28	Beaumont, P.B. 1979	"The Limits of Inspection: A Study of the Workings of the Government Wages Inspectorate" (1979) 57 Pub. Admin. 203.

A29	Becker G.S. and G.S. Stigler 1974	"Law Enforcement, Malfeasance and Compensation of Enforcers" (1974) 3 J. of Legal Studies 1.
A30	Benidickson, Jamie 1983	"Private Rights and Public Purposes in the Lakes, Rivers and Streams of Ontario 1870-1930" in David H. Flaherty, ed. *Essays in the History of Canadian Law*. Vol. 2. Toronto: University of Toronto Press, 1983, 365.
A31	Bittner, Egon 1970	*The Functions of the Police in Modern Society*. Chevy Chase, Md.: National Institute of Mental Health Center for Studies of Crime and Delinquency, 1970.
A32	Bittner, Egon 1974	"Florence Nightingale in Pursuit of Willie Sutton: A Theory of the Police" in Herbert Jacob, ed. *The Potential for Reform of Criminal Justice*. Beverly Hills: Sage Publications, 1974.
A33	Black, Donald J. 1973	"The Mobilization of Law" (1973) 2 J. of Legal Studies 125.
A34	Blackie, John 1970	*Inspecting and the Inspectorate*. London: Routledge & Kegan Paul, 1970.
A35	Blakeley, Brian 1983	"Comments — Discretion and the FAA: An Overview of the Applicability of the Discretionary Function Exception of the Federal Tort Claims Act to FAA Activity" (1983) 49 J. of Air Law and Commerce 143.
A36	Bone, T.R. 1968	*School Inspection in Scotland 1840-1966*. London: London University Press, 1968.
A37	Boyd, R. Nelson 1879	*Coal Mines Inspection: Its History and Results*. London: W.H. Allen, 1879.
A38	Bradley, A.W. 1974	"Research and Reform in Administrative Law: The Implications of 'Discretionary Justice' by K.C. Davis" (1974) 13 J. of Society of Public Teachers of Law 35.
A39	Braithwaite, John 1982	"Enforced Self-Regulation: a New Strategy for Corporate Crime Control" (1982) 80 Mich. L. Rev. 1466.
A40	Braithwaite, John 1985	*To Punish or Persuade: Enforcement of Coal Mine Safety*. Albany: State University of New York Press, 1985.
A41	Braithwaite, John and Peter Grabosky 1985	*Occupational Health and Safety Enforcement in Australia: A Report to the National Occupational Health and Safety Commission*. Canberra: Australian Institute of Criminology, 1985.
A42	Brebner, John B. 1948	"Laissez-faire and State Intervention in Nineteenth-Century Britain" in *The Tasks of Economic History*. Supplement VIII to Journal of Economic History, 1948, 59.
A43	Breton, Albert and Ronald Wintrobe 1982	*The Logic of Bureaucratic Conduct: An Economic Analysis of Competition, Exchange and Efficiency in Private and Public Organizations*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.
A44	Brigham, Geoffrey R. 1984	"Individualized Suspicion in Factory Searches — The 'Least Intrusive Alternative' " (1984) 21 Amer. Crim. L. Rev. 403.

A45	Brooks, Neil and Judy Fudge 1985	*Search and Seizure under the Income Tax Act*. LRC Study Paper. Ottawa: Department of Supply and Services, 1985.
A46	Brown, L. Neville and J.F. Garner 1983	*French Administrative Law*. 3d ed. London: Butterworths, 1983.
A47	Brown, Nigel 1974	*Notes on Nikolai Gogol's The Government Inspector*. Nairobi: Heinemann Educational Books, 1974.
A48	Browne, J.H. Balfour 1875	*The Law of Usages and Customs*. London: Stevens and Maynes, 1875.
A49	Bugler, Jeremy 1972	*Polluting Britain: A Report*. Harmondsworth: Penguin Books, 1972.
A50	Burton, Edward C. 1984	*Enforcement of Natural Resources Legislation: A Handbook*. Toronto: Carswell, 1984.
A51	Butler, David and A.H. Halsey, eds 1978	*Policy and Politics*. London: Macmillan, 1978.
A52	Caldwell, J.L. 1983	"'Legitimate Expectation' and the Rules of Natural Justice" (1983) 2 Canterbury L. Rev. 45.
A53	Canadian Tax Foundation 1982	*Income Tax Enforcement, Compliance, and Administration*. Toronto: Canadian Tax Foundation, 1982.
A54	Carson, W.G. 1970	"White Collar Crime and the Enforcement of Factory Legislation" (1970) 10 Brit. J. of Criminology 383.
A55	Carson, W.G. 1974	"Symbolic and Instrumental Dimensions of Early Factory Legislation: A Case Study in the Social Origins of Criminal Law" in R. Hood, ed. *Crime Criminology, and Public Policy*. London: Heinemann, 1974.
A56	Carson, W.G. 1979	"The Conventionalization of Early Factory Crime" (1979) 7 Int'l J. for the Sociology of Law 37.
A57	Carson, W.G. 1980	"Early Factory Inspectors and the Viable Class Society — A Rejoinder" (1980) 8 Int'l J. for the Sociology of Law 187.
A58	Casse, William B. 1979	"Note — Federal Tort Claims Act: FAA Warnings to Private Aircraft Passengers — Clemente v. US" (1979) 58 Nebraska L. Rev. 288.
A59	Chasse, Ken 1985	"Search and Seizure — Can Illegal Searches Be 'Reasonable'; Can Legal Searches Be 'Unreasonable' under Charter s. 8?" (1985) 13 C.R.R. 227.
A60	Cheng, Bin 1962	*The Law of International Air Transport*. London: Stevens and Sons, 1962.
A61	Chorley, Desmond M. 1985	"The Enforcers" (1985) 58:8 Canadian Aviation 28.

A62 Clifford, John C. 1983 — *Content Regulation in Private FM Radio and Television Broadcasting: A Background Study about CRTC Sanctions and Compliance Strategy*. LRC Paper. Ottawa, 1983. [Unpublished]

A63 Clifford, John C. 1986 — "The AME: Private Sector Inspector and Public Policy" *Engineer Technical Advisory*. Pacific AME Association Newsletter, Vol. III, No. 1, Richmond, B.C.: January 1986.

A64 Clifford, John C. 1987 — "Airline Deregulation Virtues — Comment on Jeremy McBride's paper: Travelling in Hope: Deregulation of Airline Services in Europe" in Ivan Bernier *et al.*, eds. *Legal Aspects of Free Trade and Economic Integration: A Comparison Between Canada and Britain in their North American and European Contexts*. Faculté de droit de l'Université Laval and Faculty of Law University of Birmingham, 1987, 248.

A65 Clifford, John C. 1987 — *Aviation Safety Inspection: Field Observations and Thoughts about Reform of Canada's Federal Inspectorates*. Research Paper prepared for the LRC. Ottawa, 1987. [Unpublished]

A66 Clifford, John C. and Kernaghan Webb 1985 — "Institutions in Policy Implementation: The Approach of Canada's Federal Government", Paper prepared for presentation at the Annual Meeting of the Law and Society Association. San Diego, 1985. [Unpublished]

A67 Cohen, Mark A. and Paul H. Rubin 1985 — "Private Enforcement of Public Policy" (1985) 3 Yale J. on Regulation 167.

A68 Cohen, Stanley A. 1982 — "Invasion of Privacy: Police and Electronic Surveillance in Canada" (1982) 27 McGill L.J. 619.

A69 Cohen, Stanley A. 1984 — "Controversies in Need of Resolution: Some Threshold Questions Affecting Individual Rights and Police Powers under the Charter" (1984) 16 Ottawa L. Rev. 97.

A70 Cohen, Stanley A. 1984 — "The Impact of Charter Decisions on Police Behaviour" (1984) 39 C.R. (3d) 264.

A71 Conlon, John F. 1986 — *Role of Classification Societies in Offshore Safety*. Reprint distributed at the fifth International Symposium and Exhibit on Offshore Mechanics and Arctic Engineering. Tokyo, Japan: April 13-17, 1986.

A72 Cornwall, Lori 1985 — "Final Report — Prosecution Statistics: Offences against Federal Statutes", Prepared for the Federal Statutes Compliance Report, Department of Justice. Ottawa, September 1985. [Unpublished]

A73 Corry, J.A. 1940 — *Difficulties of a Divided Jurisdiction*. Royal Commission on Dominion-Provincial Relations, Appendix 7. Ottawa: King's Printer, 1940.

A74 Côté, Nicole 1984-85 — "Pour revaloriser la fonction publique" (1984-85) 8 L'Analyste 21.

A75	Cranston, Ross 1979	*Regulating Business: Law and Consumer Agencies*. London: Macmillan, 1979.
A76	Critchley, Thomas A. 1967	*A History of Police in England and Wales, 900-1966*. London: Constable, 1967.
A77	Cull, Helen A. 1975-77	"The Enigma of a Police Constable's Status" (1975-77) 8 Victoria University of Wellington L. Rev. 148.
A78	Dagenais, Rita 1983	*Aviation Safety in Canada: A Case Study on Compliance in the Canadian Air Transportation Administration*. LRC Study Paper. Ottawa, 1983. [Unpublished]
A79	Dahrendorf, Ralf 1959	*Class and Class Conflict in Industrial Society*. Stanford: Stanford University Press, 1959.
A80	Dambrot, Michael R. 1982	"Section 8 of the Charter of Rights and Freedoms" (1982) 26 C.R. (3d) 97.
A81	Danaceau, Paul 1981	*Making Inspection Work: Three Case Studies*. Washington: U.S. Regulatory Council, 1981.
A82	Danaceau, Paul 1982	"Developing Successful Enforcement Programs" in E. Bardach and R.A. Kagan, eds. *Social Regulation: Strategies for Reform*. San Francisco: Institute for Contemporary Studies, 1982, 139.
A83	Davis, Kenneth C. 1969	*Discretionary Justice: A Preliminary Inquiry*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1969.
A84	Davis, Kenneth C. 1975	*Police Discretion*. St. Paul: West Pub. Co., 1975.
A85	Davis, Kenneth C. 1979	*Administrative Law Treatise*. 2d ed. San Diego: K.C. Davis Pub. Co., 1979.
A86	Davis, Tom 1976	"Governmental Liability for Negligent Certification", (1976) 11 Forum 570.
A87	de Smith, S.A. 1949	"Sub-delegation and Circulars" (1949) 12 M.L.R. 37.
A88	de Smith, S.A. 1980	*Judicial Review of Administrative Action*. 4th ed. by J.M. Evans. London: Stevens, 1980.
A89	Debbasch, Charles 1967	"Déclin du contentieux administratif?" (May 1967) Recueil Dalloz 95.
A90	Debbasch, Charles 1974	"Le juge administratif face à l'évolution de l'administration française" in *Mélanges Waline*. Vol. 2. Paris: L.G.D.J., 1974, 343.
A91	Decrow, Barbara 1979	"Significant Development — Government Liability for Negligent OSHA Inspection Under the Federal Tort Claims Act — Blessing v. US" (1979) 59 Boston Univ. L. Rev. 546.
A92	Desrochers, Sarah D. 1984	"Torts — Misrepresentation Exception in Federal Tort Claims Act Actions Involving Government Inspection and Certification" (1984) 49 J. of Air Law and Commerce 647.

A93	Dewees, Donald N., ed. 1983	*The Regulation of Quality: Products, Services Workplaces and the Environment*. Toronto: Butterworths, 1983.
A94	Dickinson, John 1927	*Administrative Justice and the Supremacy of Law in the United States*. Cambridge: Harvard University Press, 1927.
A95	Dilk, Andrew J. 1976	"Negligence of Federal Aviation Administration Delegates Under the Federal Tort Claims Act" (1976) 42 J. of Air Law and Commerce 575.
A96	Diver, C.S. 19890	A Theory of Regulatory Enforcement" (1980) 28 Pub. Policy 257.
A97	Djang, T.K. 1942	*Factory Inspection in Great Britain*. London: George Allen and Unwin, 1942.
A98	Doern, G. Bruce, Michael Prince and Garth McNaughton 1982	*Living with Contradictions: Health and Safety Regulation and Implementation in Ontario*. Study Prepared for the Royal Commission on Matters of Health and Safety Arising from the Use of Asbestos in Ontario, Study No. 5. February 1982.
A99	Dombroff, Mark A. 1982	"Certification and Inspection: An Overview of Government Liability" (1982) 47 J. of Air Law and Commerce 229.
A100	Donajgrodzki, A.P. 1977	"'Social Police' and the Bureaucratic Elite: A Vision of Order in the Age of Reform" in A.P. Donajgrodzki, ed. *Social Control in Nineteenth-Century Britain*. London: Croom Helm, 1977.
A101	Dowling, John B., Victor Macdonald and Miles A. Protter 1983	*The Social Realities of Policing: Essays in Legitimation Theory*. Ottawa: Minister of Supply and Services Canada, 1983.
A102	Drucker, Peter F. 1974	*Management: Tasks, Responsibilities, Practices*. New York: Harper & Row, 1974.
A103	Dunning, Clara 1984	*Preliminary Report — Questionnaire Responses, Federal Department and Agencies on Alternative Compliance Techniques*. Prepared for the Federal Statutes Compliance Project, Department of Justice. Ottawa, June 1984. [Unpublished]
A104	Dussault, René and Louis Borgeat 1984	*Traité de droit administratif*. Vol. 1. 2nd ed. Québec: Presses de l'Université Laval, 1984.
A105	Eddy, Howard 1981	*Sanctions, Compliance Policy and Administrative Law*. LRC Study Paper. Ottawa, 1981. [Unpublished]
A106	Edmonds, E.L. 1962	*The School Inspector*. London: Routledge & Kegan Paul, 1962.
A107	Edwards, George C. 1980	*Implementing Public Policy*. Washington: Congressional Quarterly Press, 1980.
A108	Edwards, George C. and Ira Sharkansky 1978	*The Policy Predicament: Making and Implementing Public Policy*. San Francisco: W.H. Freeman, 1978.

A109	Edwards, J.L. 1964	*The Law Officers of the Crown*. London: Sweet & Maxwell, 1964.
A110	Eichelberger, Eunice A. 1985	"Annotation: Private Contractor As Authorized Representative of Administrator of Environmental Protection Agency for Purpose of Inspections Conducted under § 114 of Clean Air Act (42 USCS § 7414)" (1985) 72 ALR Fed 176.
A111	Eisenberg, Melvin A. 1976	"Private Ordering Through Negotiation: Dispute-Settlement and Rulemaking" (1976) 89 Harvard L. Rev. 637.
A112	Eisenberg, Tracey 1987	*Internal Instruction: Research in Progress*. Study prepared for the Law Reform Commission of Canada. Ottawa, July 1987. [Unpublished]
A113	Epple, Dennis and Michael Visscher 1984	"Environmental Pollution: Modelling Occurrence, Detection and Deterrence" (1984) 27 J. of Law & Economics 29.
A114	Ericson, Richard V. 1982	*Reproducing Order: A Study of Police Patrol Work*. Toronto: University of Toronto Press, 1982.
A115	Etzioni, A. 1961	*Complex Organizations: A Sociological Reader*. New York: Holt, Rinehart and Winston, 1961.
A116	Ewaschuk, Eugene G. 1982	"Search and Seizure: Charter Implications" (1982) 28 C.R. (3d) 153.
A117	Fenster, Herbert L. and Darryl J. Lee 1982	"The Expanding Audit and Investigative Powers of the Federal Government" (1982) 12 Pub. Contract L.J. 193.
A118	Finkelstein, Neil 1985	"Constitutional Law — Search and Seizure After Southam" (1985) 63 Can. Bar Rev. 178.
A119	Flint, L.P. and Adam Pearson 1972	*A Legal Handbook for Inspectors of the Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals*. London: R.S.P.C.A., 1972.
A120	Frank, Nancy and Michael Lombness 1985	"Gaining Regulatory Compliance: Law Enforcement and Power in an Interactionist Perspective", Paper presented at the Law and Society Association meeting. San Diego, 8 June 1985. [Unpublished]
A121	Franson, M.A.H., Robert T. Franson and Alastair R. Lucas 1982	*Environmental Standards: A Comparative Study of Canadian Standards, Standard Setting Processes and Enforcement*. Edmonton: Environment Council of Alberta, 1982.
A122	Franson, Robert T. 1979	*Access to Information: Independent Administrative Agencies*. LRC Study Paper. Ottawa: Supply and Services, 1979.
A123	French, Carey 1986	"Competition May Affect Air Safety" *The [Toronto] Globe and Mail*. 23 June 1986, B13.
A124	French, H. Leigh 1983	"Special Investigations into Corporate Affairs in the Commonwealth" (1983) 9 Commonwealth L. Bull. 1060.

A125	Friedman, David 1979	"Private Creation and Enforcement of Law: A Historical Case" (1979) 8 J. of Legal Studies 339.
A126	Galligan, D.J. 1976	"The Nature and Function of Policies within Discretionary Power" [1976] Pub. L. 332.
A127	Ganz, G. 1972	"Allocation of Decision-Making Functions" [1972] Pub. L. 215 and 299.
A128	Gault, Ian T. 1985	"Offshore Safety — Who Regulates What?" (1985) 10 Hearsay 16.
A129	Gest, A.R. 1954	*The Administration of Supervision*. New York: Scribner, 1954.
A130	Gifford, Daniel J. 1972	"Decisions, Decisional Referents, and Administrative Justice" (1972) 37 Law & Contemp. Prob. 3.
A131	Gogol, Nikolai 1968	*The Government Inspector*. An English version by Edward O. Marsh & Jeremy Brooks. London: Methuen, 1968.
A132	Goldstein, Herman 1977	*Policing a Free Society*. Cambridge, Mass.: Ballinger Publishing Company, 1977.
A133	Goldstein, Joseph 1960	"Police Discretion not to Invoke the Criminal Process: Low-Visibility Decisions in the Administration of Justice" (1960) 69 Yale L.J. 543.
A134	Gottlieb, Gidon 1983	"Relationism: Legal Theory for a Relational Society" (1983) 50 U. of Chicago L. Rev. 567.
A135	Grant, Alan 1974	"The Control of Police Behaviour", in Walter S. Tarnopolsky, ed. *Some Civil Liberties Issues of the Seventies*. Toronto: Osgoode Hall Law School, 1974, 75.
A136	Grant, Alan 1980	*The Police: A Policy Paper*. LRC Study Paper. Ottawa: Supply and Services, 1980.
A137	Griffin, J.A. and John L. Goldring 1974	"Proof of the Due Exercise of Delegated Powers: Application of the Presumption of Regularity" (1974) 48 Australian L.J. 118.
A138	Grosman, Brian A. 1975	*Police Command: Decisions & Discretion*. Toronto: Macmillan, 1975.
A139	Hague, D.C., W.J.M. Mackenzie and A. Barker 1975	*Public Policy and Private Interests: The Institutions of Compromise*. London: Macmillan, 1975.
A140	Handler, Milton 1928	"The Constitutionality of Investigations by the Federal Trade Commission: I" (1928) 28 Col. L. Rev. 708.
A141	Harlow, Carol and Richard Rawlings 1984	*Law and Administration*. London: Weidenfeld and Nicolson, 1984.
A142	Harris, John S. 1955	*British Government Inspection as a Dynamic Process: The Local Services and the Central Departments*. New York: Praeger, 1955.

A143	Harrison, John R. and Philip J. Kolczynski 1978	"Government Liability for Certification of Aircraft?" (1978) 44 J. of Air Law and Commerce 23.
A144	Harrison, R.A. 1859	*The New Municipal Manual for Upper Canada*. Toronto: Maclear & Co.,1859.
A145	Hartley, Owen A. 1972	"Inspectorates in British Central Government" (1972) 50 Pub. Admin. 447.
A146	Hatfield, Cecile S. 1982	"The Nonliability of the Government for Certification of Aircraft", (1982) 17 Forum 602.
A147	Hauriou, Maurice 1914	*Précis de droit administratif et de droit public*. 8th ed. Paris: Sirey, 1914.
A148	Hawkins, Keith 1983	"Bargain and Bluff: Compliance Strategy and Deterrence in the Enforcement of Regulation" (1983) 5 L. and Policy Q. 35-73.
A149	Hawkins, Keith 1984	"Creating Cases in a Regulatory Agency" (1984) 4 Urban Life 371.
A150	Hawkins, Keith 1984	*Environment and Enforcement: Regulation and the Social Definition of Pollution*. Oxford: Clarendon Press, 1984.
A151	Hawkins, Keith and John M. Thomas, eds 1984	*Enforcing Regulation*. Boston: Kluwer-Nijhoff Publishing, 1984.
A152	Heyman, V.K. 1961	"Government by Contract" (1961) 21 Pub. Admin. Rev. 59.
A153	Hile, Joseph P. 1974	"Food and Drug Administration Inspections — A New Approach" (1974) 29 Food, Drug, Cosmetic L. J. 101.
A154	Hogan, R.B., III 1982	"FCTA: Recovering for Injuries Caused by Negligent OSHA Inspections" (1982) 18 Trial 82.
A155	Hogg, Peter W. 1985	*Constitutional Law of Canada*. 2d ed. Toronto: Carswell, 1985.
A156	Hood, Christopher C. 1974	"Government by Other Means: the Grants Economy and the Contract State" in B. Chapman and A. Patter, eds. *W.J.M.M. Political Questions: Essays in honour of W.J.M. Mackenzie*. Manchester: Manchester University Press, 1974, 147.
A157	Hood, Christopher C. 1976	*The Limits of Administration*. London: Wiley, 1976.
A158	Hood, Christopher C. 1986	*Administrative Analysis: An Introduction to Rules, Enforcement and Organizations*. New York: St. Martin's Press, 1986.
A159	Hood, Christopher C. 1986	"Privatizing U.K. Tax Law Enforcement?" (1986) 64 Pub. Admin. Rev. 319.
A160	Hostiou, René 1974	*Procédure et formes de l'acte administratif unilatéral en droit français*. Paris: L.G.D.J., 1974.

A161 Howard, John L. 1986 "Mixed Service Delivery: A Private Sector Perspective" (1986) 29 Can. Pub. Admin. 553.

A162 Huber, Peter 1983 "Exorcists vs. Gatekeepers in Risk Regulation" (Nov./Dec. 1983) Regulation 23.

A163 Hutchins, B.L. and A. Harrison 1911 *A History of Factory Legislation*. 2d ed. rev. London: P.S. King & Son, 1911.

A164 Issalys, Pierre 1983 "La régulation par un organisme administratif autonome comme modèle de contrôle et de participation" (1983) 24 C. de D. 831.

A165 Jacob, Giles 1731 *The Compleat Parish-Officer*. In the Savoy, Printed by E&R Nutt, and R. Gosling, (assigns of Edward Sayer, Esq.) for Bernard Lintot, at the Cross-keys, in Fleet St., and S. Bint, at the Bible in Ave-Mary-Lane, 1731.

A166 Jacob, Herbert, ed. 1974 *The Potential for Reform of Criminal Justice*. Beverly Hills: Sage Publications, 1974.

A167 Jennekens, J.H. and J.G. McManus 1969 "An Inspector's View of Recent Developments in International Safeguards", Paper presented at the 1969 Annual Meeting of the Institute of Nuclear Materials Management. Las Vegas, 28-30 April 1969.

A168 Johnston, John 1986 "Public Servants and Private Contractors: Managing the Mixed Service Delivery System" (1986) 29 Can. Pub. Admin. 549.

A169 Journés, Claude *et al.* 1984 "Histoire comparée de la police" (1984) 15-16 Procès 15.

A170 Jowell, Jeffrey L. 1973 "The Legal Control of Administrative Discretion" [1973] Pub. L. 178.

A171 Jowell, Jeffrey L. 1975 *Law and Bureaucracy: Administrative Discretion and the Limits of Legal Action*. Port Washington, N.Y.: Dunellen Publishing, 1975.

A172 Jowell, Jeffrey L. and Denzil Millichap 1983 "The Enforcement of Planning Control in London" (1983) J. of Planning and Environment. L. 644.

A173 Joyce, Thomas J. 1983 "The EPA's Use of Aerial Photography Violates the Fourth Amendment: *Dow Chemical Co.* v. *United States*" (1983) 15 Connecticut L. Rev. 327.

A174 Kadish, Mortimer R. and Sanford H. Kadish 1973 *Discretion to Disobey: A Study of Lawful Departures from Legal Rules*. Stanford: Stanford University Press, 1973.

A175 Kagan, Robert A. 1984 "On Regulatory Inspectorates and Police" in Keith Hawkins and John M. Thomas, eds. *Enforcing Regulation*. Boston: Kluwer-Nijhoff, 1984.

A176 Kagan, Robert A. 1984 — "Regulatory Enforcement Styles", Paper prepared for the Annual Meeting of the Law and Society Association. Boston, 7-10 June 1984. [Unpublished]

A177 Kagan, Robert A. and J.T. Scholz 1984 — "The Criminology of the Corporation and Regulatory Enforcement Strategies" in Keith Hawkins and John M. Thomas, eds. *Enforcing Regulation*. Boston: Kluwer-Nijhoff, 1984.

A178 Kaiser, Gordon E. and Ian Nielsen-Jones 1986 — "Recent Developments in Canadian Law: Competition Law" (1986) 18 Ottawa L. Rev. 401.

A179 Kantrow, Alan M. 1983 — "Management of Technology" (July-August 1983) Harv. Bus. Rev. 66.

A180 Kaufman, H. 1960 — *The Forest Ranger*. Baltimore: Johns Hopkins, 1960.

A181 Kelly, William and Nora Kelly 1976 — *Policing in Canada*. Toronto: Macmillan, 1976.

A182 Kernaghan, Kenneth 1973 — "The Ethical Conduct of Canadian Public Servants" (1973) 4 (3) Optimum 5.

A183 Kernaghan, Kenneth 1974 — "Codes of Ethics and Administrative Responsibility" (1974) 17 Can. Pub. Admin. 527.

A184 Kernaghan, Kenneth 1975 — *Ethical Conduct: Guidelines for Government Employees*. Toronto: Institute of Public Administration of Canada, 1975.

A185 Kernaghan, Kenneth 1976 — "Political Control of Administrative Action: Accountability or Window Dressing?" (1976) 17 C. de D. 927.

A186 Kingston, Paula 1985 — *Code of Procedure for Infractions: Powers of Inspection and Investigative Search*. Paper prepared for Federal Statutes Compliance Project, Department of Justice. Ottawa, July 1985. [Unpublished]

A187 Klein, Claude 1966 — *La police du domaine public*. Paris: L.G.D.J., 1966.

A188 Krause, Charles F. and Joseph T. Cook 1983 — "The Liability of the United States for Negligent Inspection — 1983" (1983) 48 J. of Air Law and Commerce 725.

A189 Krislov, Samuel *et al.*, eds — *Compliance and the Law: A Multi-Disciplinary Approach*. Beverly Hills: Sage Publications, 1972.

A190 Lambard, William 1969 — *The Duties of Constables Borsholders, Tithing Men*. Reprint ed. Amsterdam/New York: Theatrum Orbis Terrarum & Da Capo Press, 1969.

A191 Landes, William M. and Richard A. Posner 1975 — "The Private Enforcement of Law" (1975) 4 J. of Legal Studies 1.

A192 Lareau, André 1984 "Les saisies et perquisitions en matière fiscale: le contribuable n'est plus maître de sa maison" (1984) 25 C. de D. 427.

A193 Laubadère, André de 1984 *Traité de droit administratif*. 9th ed. by Jean-Claude Venezia et Yves Gaudemet. Paris: L.G.D.J., 1984.

A194 Lee, Simon 1985 "Circular Arguments" (1985) 101 Law Q. Rev. 313.

A195 Lefébure, Marcus 1961 *Le pouvoir d'action unilatérale de l'Administration en droit anglais et français*. Paris: L.G.D.J., 1961.

A196 Leigh, Leonard H. 1970 "Recent Developments in the Law of Search and Seizure" (1970) 33 Mod. L. Rev. 268.

A197 Leigh, Leonard H. 1985 *Police Powers in England and Wales*. 2d ed. London: Butterworths, 1985.

A198 Leighton, T.S. 1986 "Classification Societies Point of View on Procedures for carrying out Inspections on Cargo Ships" in *Seaports and the Shipping World*. March 1986, 26.

A199 Lemieux, Denis 1983 "Les immunités de la Couronne: Esquisse d'un bilan critique" reproduced in *Cahiers de la Cinquième conférence des avocats et notaires de la Fonction publique*. Québec, 1983.

A200 Lemieux, Pierre 1979 "Le pouvoir d'inspection et de contrôle de l'administration dans les marchés de travaux publics" (1979) 10 R.G.D. 403.

A201 Levi, Michael 1982 "The Powers of Revenue Agencies: An Overview" [1982] British Tax Rev. 36.

A202 Linden, Allen M. 1979 "Tort Law's Role in the Regulation and Control of the Abuse of Power" in *The Abuse of Power and the Role of an Independent Judicial System in Its Regulation and Control*. Special Lectures of the Law Society of Upper Canada. Toronto: Richard de Boo Ltd., 1979, 67.

A203 Linotte, Didier, ed. 1985 *La police administrative existe-t-elle?* Aix: Economica, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 1985.

A204 Lockwood, C.M. 1985 *Development of National Training Programs for Civil Aviation Inspectors, Airworthiness Inspectors and Engineers*. TP 6315, Report #85-1 (CAIP), prepared for CATA. Ottawa, February 1985.

A205 Long, T. MacKay 1954 "The Forfeiture Provisions of the Customs Act" [1954] C.B.A. Papers.

A206 Luban, David 1985 "Bargaining and Compromise: Recent Work on Negotiation and Informal Justice" (1985) 14 Philosophy & Public Affairs 397.

A207 Macdonagh, Oliver 1967 "Coal Mines Regulation: The First Decade 1842-1852" in Robert Robson, ed. *Ideas and Institutions of Victorian Britain: Essays in Honour of George Kitson Clark*. London: Bell, 1967.

A208 Mackenzie, W.J.M. and C.C. Hood 1975 "Administrative Control, Collusive Conflict and Uncoupled Hierarchies" in *Public Policy and Private Interests: The Institutions of Compromise*. Hague, D.C. *et al.*, eds. London: The MacMillan Press Ltd., 1975, 34.

A209 MacLeod, Roy M. 1965 "The Alkali Acts Administration, 1863-84: The Emergence of the Civil Scientist" (1965) 9 Victorian Studies 85.

A210 Mann, F.A. 1985 "Private Arbitration and Public Policy" (1985) 4 Civil Justice Q. 257.

A211 Marsden, Eric 1986 *Report to Minister of Fisheries on Inspection of Fish Processing (esp. Starkist Plant in St. Andrews, N.B.).* Published in popular media, July 1986.

A212 Marshall, Geoffrey 1960 "Police Responsibility" (1960) 38 Pub. Admin. 213.

A213 Marshall, Geoffrey 1965 *Police and Government*. London: Methuen, 1965.

A214 Marshall, Geoffrey 1984 *Constitutional Conventions*. Oxford: Clarendon Press, 1984.

A215 Martin, Bernice 1969 "Leonard Horner: A Portrait of An Inspector of Factories" (1969) 14 Int'l Rev. of Social History 412.

A216 Marx, Fritz M. 1942 "Comparative Administrative Law: Exercise of Police Power" (1942) 90 U. Pa L. Rev. 266.

A217 Mashaw, Jerry L. 1983 *Bureaucratic Justice: Managing Social Security Disability Claims*. New Haven: Yale University Press, 1983.

A218 Matthews, G.T. 1958 *The Royal General Farms in Eighteenth-Century France*. New York: Columbia University Press, 1958.

A219 Mawby, R.I. 1979 "Policing by the Post Office: A Study of Television Licence Evasion" (1979) 18 British J. Crim. 242.

A220 Mayhew, Leon H. 1968 *Law and Equal Opportunity*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1968.

A221 McDonald, David C. 1982 *Legal Rights in the Canadian Charter of Rights and Freedoms: A Manual of Issues and Sources*. Toronto: Carswell, 1982.

A222 McLeod, A.N. 1986 "To Make Money Safer" (1986) 7(3) Policy Options 9.

A223 McManis, Charles R. and Richard Posner 1977 "Structuring Administrative Inspections: Is There Any Warrant for a Search Warrant?" (1977) 26 Am. U. L. Rev. 942.

A224 McQueen, Jennifer 1984 "Integrating Human Resource Planning with Strategic Planning" (1984) 27 Can. Pub. Admin. 1.

A225 Megarry, R.E. 1944 "Administrative Quasi-Legislation" (1944) 60 Law Q. Rev. 125.

A226 Mockle, Daniel 1984 *Recherches sur les pratiques administratives pararéglementaires*. Paris: L.G.D.J., 1984.

A227	Moon, Peter 1986	"SRTC Investors Seek New Haven in Cape Breton" *The [Toronto] Globe and Mail*. 28 October 1986, A1.
A228	Négrin, Jean-Paul 1971	*L'intervention des personnes morales de droit privé dans l'action administrative*. Paris: L.G.D.J., 1971.
A229	Newman, Jon O. 1983	"Watching the Judiciary Watch the Police" (1983) 81 Mich. L. Rev. 1185.
A230	Nicholls, G.V.V. 1964	"Safeguards in the Exercise of Governmental Discretion" (1964) 7 Can. Pub. Admin. 500.
A231	Nivola, Pietro S. 1979	*The Urban Service Problem: A Study of Housing Inspection*. Lexington, Mass.: Lexington Books, 1979.
A232	Nonet, Philippe 1969	*Administrative Justice*. New York: Russell Sage Foundation, 1969.
A233	Nonet, Philippe and Philip Selznick 1978	*Law and Society in Transition: Toward Responsive Law*. New York: Octagon Books, 1978.
A234	O'Malley, Pat 1985	*Counter-Regulation. The Australian Press Council and the "Dispersal of Social Control"*. Paper prepared for the Department of Legal Studies. La Trobe University, Bundoora, Victoria, Australia, 1985. [Unpublished]
A235	Pagone, G.T. 1984	"Estoppel in Public Law: Theory, Fact and Fiction" (1984) 7 U.N.S.W. L. J., 267.
A236	Paikin, Lee 1980	*The Issuance of Search Warrants*. LRC Study Paper. Ottawa: Supply and Services, 1980.
A237	Palumbo, Dennis J. and Marvin A. Harder, eds 1981	*Implementing Public Policy*. Lexington, Mass.: Lexington Books, 1981.
A238	Paquet, Gilles 1985	"An Agenda for Change in the Federal Public Service" (1985) 28 Can. Pub. Admin. 455.
A239	Paulus, Ingeborg 1974	*The Search for Pure Food: A Sociology of Legislation in Britain*. London: Martin Robertson, 1974.
A240	Pellew, Jill H. 1974	"The Home Office and The Explosives Act of 1875" (1974) 18 Victorian Studies 175.
A241	Picard, Etienne 1984	*La notion de police administrative*. Paris: L.G.D.J., 1984.
A242	Plehwe, R. 1973	Some Aspects of the Constitutional Status of Australian Police Forces" (1973) 32 Pub. Admin. 268.
A243	Polyviou, Polyvios G. 1982	*Search & Seizure: Constitutional and Common Law*. London: Duckworth & Co., 1982.
A244	Pressman, Jeffrey L. and Aaron Wildavsky 1979	*Implementation*. 2d ed. Berkeley: University of California Press, 1979.

A245 Priest, Margot 1982 — *Provision of Information in the Context of Regulation*. Technical Report No. 22. Ottawa: Economic Council of Canada, 1982.

A246 Radzinowicz, Leon 1956 — *A History of English Criminal Law and its Administration from 1750. Vol. 2: The Clash Between Private Initiative and Public Interest in the Enforcement of Law*. London: Stevens, 1956.

A247 Radzinowicz, Leon and A. Redgrave 1939 — *History of English Criminal Law: Factories, Truck and Shops Acts*. 15th ed. by Joseph Oliver. London: Butterworths, 1939.

A248 Ramsden, J.M. 1978 — "National Records Compared" in *Flight International*. 21 October 1978, 1490.

A249 Ramsden, J.M. 1985 — "World Airline Safety Audit" in *Flight International*. 26 January 1985, 29.

A250 Rankin, T. Murray 1983 — "The New Access to Information and Privacy Act: A Critical Annotation" (1983) 15 Ottawa L. Rev. 1.

A251 Rees, Joseph 1985 — *Delegalizing the Regulatory Process: A Study of Self-Regulation*. L.L.D. dissertation. Berkeley: University of California, 1985.

A252 Reid, Alan D. and Alison Harvison Young 1985 — "Administrative Search and Seizure under the Charter" (1985) 10 Queens L.J. 392.

A253 Reiss, Albert 1983 — "The Policing of Organizational Life" in Maurice Punch, ed. *Control in the Police Organization*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1983.

A254 Rhodes, Gerald 1981 — *Inspectorates in British Government*. London: Allen & Unwin, 1981.

A255 Richardson, Genevra, Anthony Ogus and Paul Burrows 1981 — *Policing Pollution*. London: Macmillan, 1981.

A256 Ridley, Frederick F. 1984 — "Intermediaries Between Citizen and Administration: Some British Perspectives" [1984] 50 Int'l Rev. Admin. Sci.

A257 Robinson, Cyril D. 1979 — "Ideology as History: A Look at the Way Some English Police Historians Look at the Police" (1979) 2 Police Studies 35.

A258 Robinson, Cyril D. and Richard Scaglion 1987 — "The Origin and Evolution of the Police Function in Society: Notes Toward a Theory" (1987) 21 Law & Society Rev. 109.

A259 Robinson, Gleeson E. 1925 — *Public Authorities and Legal Liability*. London: University of London Press, 1925.

A260	Rodgers, Harrel R. and Charles S. Bullock, III 1976	*Coercion to Compliance*. Lexington, Mass.: Lexington Books, 1976.
A261	Roman, Andrew J. 1985	"The Possible Impact of the Canadian Charter of Rights and Freedoms on Administrative Law" (1985) 26 C. de D. 339.
A262	Rosenbaum, Nelson 1981	"Statutory Structure and Policy Implementation: The Case of Wetlands Regulation" in Daniel A. Mazmanian & Paul A. Sabatier, eds. *Effective Policy Implementation*. Lexington, Mass.: Lexington Books, 1981.
A263	Rosenberg, Marc 1985	"Unreasonable Search and Seizure: Hunter v. Southam Inc." (1985) 19 U.B.C. L. Rev. 271.
A264	Rosenfield, Stanley 1984	"Aviation Deregulation and Safety" (1984) 9 Air Law 105.
A265	Ross, Donald K. 1973	*A Public Citizen's Action Manual*. New York: Grossman Publishers, 1973.
A266	Rowat, Donald C. 1966	"The Problem of Administrative Secrecy" [1966] 32 Int'l Rev. Admin. Sci. 99.
A267	Rowat, Donald C. 1982	"The Right to Government Information in Democracies" [1982] 48 Int'l Rev. Admin. Sci. 59.
A268	Rowland, Desmond and James Bailey 1983	*The Law Enforcement Handbook*. Toronto: Methuen, 1983.
A269	Saba, J. 1986	*The Tort Liability of the United States Government for Negligent Inspection and Certification of Aircraft* (thesis). Montreal: McGill University, 1986.
A270	Sabatier, Paul and Daniel Mazmanian 1979	*Toward a More Adequate Conceptualization of the Implementation Process — With Special Reference to Regulatory Policy*. Davis, Calif.: Institute for Governmental Affairs, 1979.
A271	Sadler, Robert J. 1983	"The Information-Gathering Powers of the Trade Practices Commission" (1983) 57 Australia L.J. 134.
A272	Sadran, Pierre 1985	"Deux images du dialogue administration-administrés (France, Québec)" in *Psychologie et science administrative*. Paris: PUF, 1985, 122.
A273	Samuels, Alec 1986	"Codes of Practice and Legislation" [1986] Statute L. Rev. 29.
A274	Scholz, John T. 1984	"Reliability, Responsiveness, and Regulatory Policy" (1984) 44 LRI Pub.Admin. Rev. 145.
A275	Seidman, Robert B. 1978	"Why Do People Obey the Law? The Case of Corruption in Developing Countries" (1978) 5 British J. of Law & Society 45.
A276	Selznick, Philip 1969	*Law, Society, and Industrial Justice*. New York: Russell Sage Foundation, 1969.

A277	Shapiro, Robert G. and David R. Hughes 1980	*An Analysis of the Effects of Government Regulations on the Canadian Fruit and Vegetable Processing Industry*. Working Paper No. 11. Ottawa: Economic Council of Canada, 1980.
A278	Sharman, G.C. 1977	"The Police and the Implementation of Public Law" (1977) 20 Can. Pub. Admin. 291.
A279	Shearing, Clifford D., F. Jennifer Lynch and Catherine J. Matthews 1979	*Policing in Canada: A Bibliography*. Ottawa: Solicitor General of Canada, Research Division, 1979.
A280	Simon, Herbert A. 1976	"From Substantive to Procedural Rationality" in S.J. Latsis, ed. *Method and Appraisal in Economics*. Cambridge: Cambridge University Press, 1976.
A281	Simon, Herbert A., Donald W. Smithburg and Victor A. Thompson	*Public Administration*. New York: Alfred A. Knopf, 1950.
A282	Simpson, H.B. 1895	"The Office of Constable" (1895) 10 The English Historical Rev. 625.
A283	Smallman, Bev 1985	"Confessions of a Bee Inspector" [1985] 9:6 Harrowsmith 53.
A284	Solomon, Peter H. Jr. 1984-85	The Law Reform Commission of Canada's Proposals for Reforms of Police Powers: An Assessment" (1984-85) 27 Crim. L. Q. 321.
A285	Spanogle, John A. Jr. 1968	"The U3C — It May Look Pretty But Is It Enforceable?" (1968) 29 Ohio St. L.J. 624.
A286	Spigelman, J.J. 1977	*Sanctions, Remedies and Law Reform*. Australia LRC Paper. April 1977. [Unpublished]
A287	Steele, Eric H. 1975	"Fraud, Dispute and the Consumer: Responding to Consumer Complaints" (1975) 123 U. Pa. L. Rev. 1107.
A288	Stenning, Philip C. 1982	*Legal Status of the Police*. LRC Study Paper. Ottawa: Minister of Supply and Services, 1982.
A289	Stenning, Philip C. and Clifford D. Shearing 1977	*Search and Seizure: Powers of Private Security Personnel*. LRC Study Paper. Ottawa: Minister of Supply and Services, 1977.
A290	Stevens, William 1983	"Government Liability under the Federal Tort Claims Liability Act for Negligent Inspection and Certification of Aircraft" (1983) 8 Air Law 230.
A291	Stigler, G.J. 1970	"The Optimum Enforcement of Law" (1970) 18 J. of Political Economy 526.

A292	Sullivan, James and Rodger Tate 1974	"The Federal Seal of Approval: Government Liability for Negligent Inspection" (1974) 62 Georgetown L.J. 937.
A293	Summerson, H.R.T. 1979	"The Structure of Law Enforcement in Thirteenth Century England" (1979) 23 Am. J. Legal Hist. 313.
A294	Sutherland, Sharon L. and G. Bruce Doern 1985	*Bureaucracy in Canada: Control and Reform*. Toronto: University of Toronto Press, 1985.
A295	Tarnopolsky, Walter S. 1968	"The Iron Hand in the Velvet Glove: Administration and Enforcement of Human Rights Legislation in Canada" (1968) 46 Can. Bar Rev. 565.
A296	Thomas, D.A. 1967	"The Law of Search and Seizure: Further Ground for Rationalisation" [1967] Crim. L. Rev. 3.
A297	Thomas, Maurice W. 1970	*The Early Factory Legislation*. Reprinted. Westport, Conn.: Greenwood Press, 1970.
A298	Thompson, John and Harold R. Rogers 1949	*Redgrave's Factories, Truck and Shops Acts*. 17th ed. London: Butterworths, 1949.
A299	Tocqueville, Alexis de 1916	*L'Ancien Régime et la Révolution* Ed., with introd. and notes by G.W. Headlam. Oxford: Clarendon, 1916.
A300	Trebilcock, Michael J., Carolyn J. Tuohy and Alan D. Wolfson 1979	*Executive Summary — Professional Regulation: A Staff Study of Accountancy, Architecture, Engineering and Law in Ontario prepared for the Professional Organizations Committee*. Toronto: Ministry of Attorney General, 1979.
A301	Vedel, Georges and Pierre Delvolvé 1982	*Droit administratif*. 8th ed. Paris: PUF, 1982.
A302	Veljanovski, Cento G. 1983	"Regulatory Enforcement — An Economic Study of the British Factory Inspectorate" (1983) 5 Law and Policy Q. 75.
A303	Veljanovski, Cento G. 1984	"The Economics of Regulatory Enforcement" in Keith Hawkins and John M. Thomas. *Enforcing Regulation*. Boston: Kluwer-Nijhoff, 1984.
A304	Venezia, Jean-Claude 1959	*Le pouvoir discrétionnaire*. Paris: L.G.D.J., 1959.
A305	Viscusi, W. Kip and Richard J. Zeckhauser 1979	"Optimal Standards with Incomplete Enforcement" (1979) 27 Pub. Policy 437.
A306	Wade, W.R. 1982	*Administrative Law*. 5th ed. Oxford: Clarendon Press, 1982.
A307	Ward, John T. 1962	*The Factory Movement 1830-1855*. London: Macmillan, 1962.

A308	Webb, Kernaghan 1983	*Industrial Water Pollution Control and the Environmental Protection Service*. LRC Paper. Ottawa, 1983. [Unpublished]
A309	Weiler, Paul C. 1968-69	"'Who Shall Watch the Watchmen?' Reflections on Some Recent Literature About the Police" (1968-69) 11 Crim. L. Q. 420.
A310	Wettenhall, Roger 1977	"Government and the Police" (1977) 53 Current Affairs Bull. 10.
A311	Wexler, Steve 1975	"Discretion: The Unacknowledged Side of Law" (1975) 25 U.T.L.J. 120.
A312	Whitrod, R.W. 1976	"The Accountability of Police Forces — Who Polices the Police?" (1976) 9 Aust. N.Z. J. of Crim. 7.
A313	Williams, D.G.T. 1971	"Policy and Discretion in Administrative Law" (1971) 29 Cambridge L.J. 6.
A314	Willis, John 1943	"Delegatus Non Potest Delegare" (1943) 21 Can. Bar Rev. 257.
A315	Wilmot, C.R. 1982	*Compliance: A Report on Achieving Compliance with Administrative Law*. Toronto: Ontario Ministry of Transportation and Communications, 1982.
A316	Wilmot, C.R. 1982	*Compliance with the Transportation of Dangerous Goods Act*. Memorandum, Ontario Ministry of Transportation and Communications. Toronto, November 1982. [Unpublished]
A317	Wilson, Dennis 1983	"Airworthiness Directives: Recovering the Cost of Compliance" (1983) 49 J. of Air Law and Commerce 1.
A318	Wilson, James Q. 1971	"The Dead Hand of Regulation" (1971) 25 The Public Interest 39.
A319	Wolfe, G. and G. Dupont 1985	*Aircraft Maintenance Engineer Licensing*. Study prepared for Transport Canada, 1985.
A320	Womat, Daniel 1971	"Certification Procedures — Aircraft and the Pilot — The Roles of the FAA and the National Transportation Safety Board" (1971) 20 DePaul L. Rev. 729.
A321	Wong, Victoria 1979	*Search and Seizure Powers Outside the Traditional Criminal Law Context*. LRC Study Paper. Ottawa, 1979. [Unpublished]
A322	Yodice, John S. 1971	"Airman Certification and Enforcement Procedures" (1971) 37 J. of Air Law and Commerce 281.
A323	Yowell, J. and D.W.G. Smart 1984	*State of the Art Review of Police Management Information Systems*. London: Scientific Research Development Branch, Home Office, 1984.
A324	Zellick, Graham J. 1983	"Comment: Writs of Assistance Revisited" (1983) Public Law 345.

B. Official Documents

Australia

B1 Attorney-General's Department. *Final Report of the Committee on Administrative Discretions* (sub nom The Bland Report). Canberra, 1973.

B2 Commonwealth Parliament. *Commonwealth Administrative Review Committee Report* (sub nom The Kerr Committee Report). Canberra, 1971.

B3 Commonwealth Parliament, Committee on Administrative Discretions. *Interim Report*. Parliamentary Paper No. 53. Canberra, 1973.

B4 Law Reform Commission. *Privacy*. Report 22. Canberra, 1983.

Canada

B5 Atomic Energy Control Board. Manuals, Instructions: Administrative Policies and Procedures Manual (in preparation).

B6 Atomic Energy Control Board. Studies: 1. Protective Services, Security Section, Chalk River: AECB, Physical Security Inspection (1984); RCMP Vital Points Inspection (1984); RCMP, EDP Security Evaluation (1984); 2. Port Hawkesbury Water Plant: RCMP Security Survey (1980); RCMP follow up (1983); 3. Glace Bay Heavy Water Plant: RCMP Security Survey (1980); RCMP follow up (1983).

B7 Canadian Human Rights Commission. Internal Studies/Task Forces: Systemic Discrimination, Complaint Procedure, Standards and Definitions, Role Classification.

B8 Canadian Human Rights Commission. Manuals, Instructions: *CHRC Compliance Manual*; *CHRC Interpretation Manual*.

B9 Canadian International Development Agency. Manuals, Instructions: *Branch and Divisional Directives: Describing Operational Procedures*; *CIDA Co-ordinators Manual*; *Disbursement Plan*; *Guidelines on Procurement for Canadian Executing Agencies*; *Institutional Appraisals*; *Operations Handbook 13 and Divisional Guidelines*; *Procedures Manual: IHA*; *Project Evaluation: Perspective and Methodology*.

B10 Canadian Transport Commission, Air Transport Committee Enforcement Section. *Operational Guidelines*. Ottawa, 1981.

B11 Canadian Transport Commission and the Royal Canadian Mounted Police. *Memorandum of Understanding* (for enforcement of the *Aeronautics Act*, Part II). Ottawa, 17 May 1983.

B12 Commission of Inquiry Concerning Certain Activities of the Royal Canadian Mounted Police. First Report. *Security and Information*. 9 October 1979. Ottawa: Minister of Supply and Services, 1980.

B13 Commission of Inquiry Concerning Certain Activities of the Royal Canadian Mounted Police. Second Report. *Freedom and Security Under the Law*. Ottawa: Minister of Supply and Services, August 1981.

B14 Commission of Inquiry Concerning Certain Activities of the Royal Canadian Mounted Police. Third Report. *Certain RCMP Activities and the Question of Governmental Knowledge*. Ottawa: Department of Supply and Services, August 1981.

B15 Commission of Inquiry into Aviation Safety. *Report*. Ottawa: Supply and Services Canada, 1981 (Chair: Mr. Justice Charles Dubin).

B16 Commission of Inquiry Relating to the Security and Investigation Services Branch Within the Post Office Department. *Report*. Ottawa, 1981 (Chair: Judge René J. Marin).

B17 Department of Agriculture. *Agriculture Canada's National Animal Health Program: Annual Review — 1984*. Ottawa: Minister of Supply and Services Canada, 1985.

B18 Department of Agriculture. *Annual Report 1984-85*. Ottawa: Minister of Supply and Services Canada, 1985.

B19 Department of Agriculture. Manuals: Instructions: *Cheese Manual*; *Feed Inspection Manual*; *Fertilizer Inspection Manual*; *Grading Manual: Dairy Products*; *Inspection Manual: Dairy Products*; *Inspection Manual: Fresh Fruit and Vegetables*; *Inspector's Handbook: Honey Regulations*; *Maple Products Handbook*; *New Ten March/87 Dairy Plant Inspection Manual*; *Processed Egg Inspection Manual*; *Processed Poultry Inspection Manual*; *Processed Products Inspection Manual*; *Shell Egg Inspection Manual*; *Visual Examination: Evaporated Milk*.

B20 Department of Agriculture. *Organization and Activities of Agriculture Canada*. Ottawa: Minister of Supply and Services Canada, 1967.

B21 Department of Communications. Manuals, Instructions: *Radio Inspector's Manual of Instructions (RIM)* — RIM 1 — General; RIM 1-1 — Consolidation of Legislation and Regulations Concerning Telecommunications (1980); RIM 2 — Licensing Procedures (1986); RIM 3 — Inspection (3-1-2), Maritime Land Stations (3-2-2), Licence Compliance (3-2-3), Directed Investigations (3-2-4), Enforcement (3-2-6), Spectrum Surveillance Operational Methods — Unauthorized Spectrum Activity; RIM 4 — Certificates — Examinations; RIM 7 — Prosecutions.

B22 Department of Communications. Studies: *Radio Act*: Internal Audit — Pacific Region (March 1980); Internal Audit — Central Region (Aug. 1982); Internal Audit — Ontario Region (Jan. 1985); Internal Audit — Québec Region (March 1986); Internal Audit — Atlantic Region (October 1986).

B23 Department of Consumer and Corporate Affairs. Manuals, Instructions: *Competition Policy, Office Manual, Director of Investigations and Research*; *Consumer Products Inspectors' Procedures Manual*; *Corporate Affairs: Compliance Policy and Procedures*; *Departmental Instructions for Inspection of Gas Meters and Auxiliary Devices*; *Enforcement Policy for Weights and Measures Devices*; *Hazardous Products Reference Manual*; *Inspection Procedures Manual: Retail Food*; *Inspection Procedures Outline: Weights and Measures*; *Inspectors' Training Manual: Electricity*; *Management Systems Informational Manual*; *Marketing Practices: Field Operating Manual*; *Marketing Practices Policy Manual*; *Prosecution Manual for Field Inspectors*; *Textile Policy and Procedures Manual*.

B24 Department of Consumer and Corporate Affairs. Studies: 1. Product Safety Branch: Evaluation of Trade Goods (ongoing) and of Compliance Activities (undated); 2. Consumer Products Branch: Consumer Products Audit (1981); Program Evaluation (ongoing); Consumer Products Compliance Evaluation (Aug. 1986); 3. Bureau of Competition Policy: Audit (1979-80); 4. Corporations Branch: Internal Audit (1984); 5. Legal Metrology Branch: Evaluation of Inspections (September 1985).

B25 Department of Energy, Mines and Resources. *The Promotion and Enhancement of Safety in Oil and Gas Operations on Canadian Frontier Lands — Equipment Procedures Personnel*. A report to the Minister of Energy, Mines and Resources by the Minister's Task Force on Ocean Ranger Regulatory Recommendations. Ottawa, 31 July 1986.

B26 Department of Energy, Mines and Resources, Explosives Branch. *Program Evaluation of the Administration of the Canada Explosives Act and Regulations (1980)*.

B27 Department of External Affairs. Manuals, Instructions: *Immigration Manual* (Examination and Enforcement); *Immigration Manual* (Selection and Control).

B28 Department of Finance. Manuals, Instructions: *Manual of Reporting Forms and Instructions for the Chartered Banks*. Manual 1, Vols I and II.

B29 Department of Fisheries and Oceans. Manuals, Instructions: *Fishery Officer's Guide for Fish Habitat Management and Protection*; *Manual of Compliance, Fish Health Regulations*; Scotia-Fundy Region: *Fisheries Officers Enforcement Policy Manual*; *Observers' Field Manual, Domestic and Foreign Fishing Vessels*; Newfoundland Region: *Foreign Observer Program Operations Manual*; *Observer Program Training Manual*; *Officers' Manual for Interpretation and Enforcement of the Fisheries Acts and Regulations*; Pacific Region: *Fisheries Officers' Training Manuals*; Western Region: *Lake Classification Inspection Procedures Manual*; *Occupation Health and Safety Manual*; *Plant Inspection Procedures Manual*; Departmental: *Facilities Inspection Manual*; *Fish Product Inspection Manual: Policies and Procedures*; *Fish Products Inspection Manual: Standards*; *Metal Container Defects: Identification and Classification Manual*.

B30 Department of Fisheries and Oceans. Studies: 1. Resource and Habitat Management: Internal Audit, Pacific Region (1984); 2. Work Analysis Reporting System (1983); 3. Pacific Surveillance and Enforcement: Program Evaluation (1983); 4. Atlantic Surveillance and Enforcement Program Evaluations (1984); 5. DFO Firearms Policy Training Program (1984); 6. Departmental A-Base Review (1984); 7. Compliance Analysis (Clough Study) (1979); 8. Vessel Requirements for Surveillance and Enforcement, Newfoundland (1981).

B31 Department of Labour. Studies: Composite audits, 1979, 1982, 1984, 1985.

B32 Department of National Defense. Manuals, Instructions: *Nuclear Weapons Security Orders*; *Security Orders for the Department of National Defense*.

B33 Department of National Defence. Studies: Inspection and Efficiency Tests (every 5 years); Staff Requirement Studies (undated).

B34 Department of National Health and Welfare. Manuals, Instructions: *Food Inspection Reference Manual*; *National Enforcement Reports* (Field Operations Directorate).

B35 Department of National Health and Welfare. Studies: 1. Income, Security Programs. Report on a Study to Determine the Nature and Extent of Erroneous and Fraudulent Payments Made Under the Income Security Programs; 2. Health Protection Branch: Internal Audit Directorate, Audit of the Bureau of Dangerous Drugs (1980); Internal Audit, Drug Abuse System (Bureau of Dangerous Drugs).

B36 Department of National Revenue. *Evaluation of Canada Customs Passenger Processing System: "Traveller Declarations"; "Secondary Examination of Travellers"*. Ottawa, November 1983. [Unpublished*]

B37 Department of National Revenue. Studies: 1. Customs, Investigation: Internal Audit (1983); 2. Enforcement of Returns Filing (April 1983); 3. Taxation, Audit — Special Investigations: Assessment Study (Oct. 1983); Evaluation Study (Nov. 1984); Taxation, Verification and Collections: Rewrite of Operations Manual (1984); Prosecution Policy Review (1983).

B38 Department of National Revenue (Customs and Excise). Manuals, Instructions: *Automated Information Customs Service*; *Customs Enforcement Manual*; *Intelligence Officers' Manual*; *Internal Auditor's Manual*.

B39 Department of National Revenue (Taxation). Manuals, Instructions: *Taxation Operations Manual* (Parts 10-16): Part 10, *Audit Directorate*; Part 11, *Special Investigations*; Part 12, *Evaluations and Projects*; Part 13, *Audit Applications Guide*; Part 14, *Audit Techniques*; Part 15, *Tax Avoidance*; Part 16, Comscreen.

B40 Department of Regional Industrial Expansion. Manuals, Instructions: *Office of Internal Audit Handbook*.

B41 Department of Regional Industrial Expansion. "The Field Officer: The Eyes and Ears of the Department" in *DRIE*, Newfoundland, Vol. 3, No. 5, Oct. 1986.

B42 Department of Supply and Services. Manuals, Instructions: *Contractors' Certification Programs, Policy and Procedures*; *Delegation of Authorities Manual*; *Field Operational Instructions*; *Industrial Security Manual*; *Manufacturers' Inspection System Requirements*.

B43 Department of Supply and Services, Bureau of Management Consulting. *Canadian Air Transportation Administration: An Occupational Study of the Aircraft Operations Group*. Project No. 5-2136. Ottawa, July 1979. [Unpublished*]

B44 Department of Supply and Services, Bureau of Management Consulting. *Requirements for a Transport of Dangerous Goods Inspection Force*. A Report Prepared for the Director, The Transport of Dangerous Goods Branch, Transport Canada. Project No. 3-3865. Ottawa, October 1982. [Unpublished*]

B45 Department of the Environment. Manuals, Instructions: *Manual of Inspection* (Atmospheric Environment Service); *Parks Administrative and Management Directives*. Vols 1-6.

B46 Department of the Environment. Studies: 1. Environmental Protection Service: Compliance Project (1984-85); OAG Enforcement Practices, West and North *Clean Air Act* (1977); Application des mesures de contrôle au Québec, *Fisheries Act*, s. 33 (1978); 2. Parks Canada: Issue Analysis, Prairie Region (1984); Rowdyism in National Parks, Western Region (1983); Standardization of Enforcement forms, Western Region (1983); Parks Canada, Law Enforcement Statistics Report, Western Region (1981-82); Warden Operational Review — Point Pelee, Ontario Region (1983); St. Lawrence Islands, Ontario Region (1982); Georgian Bay Islands, Ontario Region (1982).

B47 Department of the Solicitor General. *Assessing Police Performance: Issues, Problems and Alternatives*. Program Branch User Report #1985-19, Ottawa, 1985.

B48 Department of the Solicitor General. *Federal Law Enforcement Under Review (FLEUR): Report on the Findings*. Ottawa: Police and Security Branch, Ministry Secretariat, Solicitor General Canada, 1986. [Unpublished*]

B49 Department of the Solicitor General. *Ministerial Directive on RCMP Law Enforcement Agreements*. Ottawa (undated).

B50 Department of Transport. *Aeronautics Act* Task Force Concept Papers: No. 6, *Enforcement of the Aeronautical Law*; No. 7, *The Enforcement Process*; No. 8, *An Approach to Policy Development for the Regulatory Activity*; No. 10, *Penal Provisions Within the Aeronautics Act*; No. 11, *Delegation of Ministerial Authority*; No. 12, *Exemptions and the Regulation and Control of Civil Aeronautics*; No. 14, *CATA's Compliance Program: Roles and Responsibilities*; No. 16, *Civil Penalties*. Ottawa, 1979-1982.

B51 Department of Transport. *Canadian Air Transportation Administration*. Ottawa, 1985.

B52 Department of Transport. *Compliance in the Canadian Air Transportation Administration*. Project No. 282-751. Ottawa: Management Systems Development, 1981. [Unpublished]

B53 Department of Transport. *Concept Paper on Delegation of Authority: Linkage to Training*. Ottawa, 11 September1984.

B54 Department of Transport. *Development of National Training Programs for Civil Aviation Inspectors, Airworthiness Inspectors and Engineers*. Ottawa, 1985.

B55 Department of Transport. Manuals, Instructions: Aviation Regulation: *Air Carrier Certification Manual* TP-4711; *Air Carrier Check Pilot Manual* TP-3646; *Air Carrier Inspector Manual* (Rotorcraft) TP-4357; *Air Carrier Inspector Manual* (Small Aeroplanes) TP-3783; *Aircraft Maintenance Engineer Licence* TP-3043; *Airworthiness Directives*; *Airworthiness Staff Instructions*; *Aviation Safety Programs Manual and Directives* TP-5936E (draft, November 1985); *Civil Aviation Security Manual: Policies, Standards and Recommended Practices* TP-769; *Dangerous Goods* (Inspector's Manual) TP-385; *Enforcement Manual* TP-3352; *Enforcement Training Manual* TP-475; *Engineering and Inspection Manual*, Parts I, II and III, TP-51-2-1-2-3; *Instructions for Airport Licensing and Inspection* TP-3208E (1981); *Notices to Aircraft Maintenance Engineers and Aircraft Owners* TP-4914; *Personnel Licensing Handbooks*, vol. 1 — TP-193, vol. 2 — TP-194 and vol. 3 — TP-195; *The Civil Aviation Tribunal: TCAG Staff Guidelines* TP-7497E (draft, 1986); Marine Group: *Guide for Customs Officers — Canada Shipping Act*.

B56 Department of Transport. *Regional Master Surveillance Plan: Pacific Region*. Ottawa: Canadian Air Transportation Administration, 1985.

B57 Department of Transport. *Report of the Minister's Advisory Committee on the Commission of Inquiry into Aviation Safety*. Ottawa, 1982.

B58 Department of Transport. Studies: 1. Ports Canada Police: CRIE Audit (Vancouver, undated); Inspections (annual); Management Survey (1977-78); 2. Aviation Regulation: Functional Audit (annual), Central Region; Review (annual), Quebec Region; Review of Responsibilities (undated), Airport Services and Security; 3. Vehicle Safety and Energy Operations Branch: Technical Specifications, Internal Audit (1984); Operations Review (1977).

B59 Department of Transport. *The Air Regulations — Authorization No. 122557* (12 Feb. 1985). Departmental Ref. file No. A1502-7-10.

B60 Department of Transport, Aviation Regulation. *Enforcement Delegated Powers*. Ottawa, 1985.

B61 Department of Transport, Aviation Regulation. *Enforcement Statistics: Aeronautics Act — Part I*. Ottawa, 1984. [Unpublished]

B62 Department of Transport, Aviation Regulation Directorate. *Code of Professional Principles*. (Draft) Ottawa, 1985.

B63 Department of Transport, Canadian Air Transportation Administration. *Final Report A-Base Review: Volume II: Regulatory*. Ottawa: Canadian Air Transportation Administration, 1984. [Unpublished*]

B64 Department of Transport, Civil Aeronautics. *CATA Enforcement 1981 Statistics*. Ottawa, 1981.

B65 Department of Transport, Civil Aeronautics. *Course Training Standard Enforcement Course of CATA Inspectors*. Ottawa, 1982.

B66 Department of Transport, Civil Aeronautics. *Training Standard Enforcement Specialist Course*. Ottawa, 1981.

B67 Department of Transport and the Canadian Transport Commission. *Memorandum of Understanding* (for enforcement of the *Aeronautics Act*, Parts I and II). Ottawa, 15 December 1982.

B68 Department of Transport and the Royal Canadian Mounted Police. *Memorandum of Understanding* (for enforcement of the *Aeronautics Act*, Part I). Ottawa, 17 November 1982.

B69 Economic Council. Studies: Technical Report #10 — *Product Safety Regulation and the Hazardous Products Act* (1981).

B70 Employment and Immigration Commission. Studies: Employment: Quality Monitoring, Quebec Region (undated); Internal Audit, Quebec Region (1984-annual); A.G. Audit, M.Q. Ontario Region; Regular Internal Audit, Ontario Region; Quarterly Monitoring, Ontario Region; Special Audit on Computer Generated Observations, Manitoba (1983); Regular Annual Regional and Unit Monitoring, Manitoba; 2. Immigration: Operational Review (ongoing); Auditor General (1982).

B71 Employment and Immigration Commission and Department of Employment and Immigration. Manuals, Instructions: *(IC) Immigration Classified*; *(ID) Immigration Data*; *(IE) Immigration Enforcement and Examination*; *(IL) Immigration Legislation*; *(IS) Immigration Selection and Control*; *Immigration Examination Directives*; *(Insurance) Investigation and Control Manual*.

B72 Federal/Provincial Committee of Criminal Justice Officials. *Report to Deputy Ministers of Justice, Deputy Attorneys and Deputy Solicitors General with Respect to the McDonald Commission Report* (Sub nom McLeod Report). Ottawa: Solicitor General, 1983.

B73 Fire Commissioner. Study of Inspection and Investigation: PWC Audit Unit (1984).

B74 Information Commissioner. "Special Report on request for access to records or denials of access to Canadian meat inspection reports" in *Special Report: Information Commissioner*. Ottawa: Minister of Supplyand Services, April-December 1985.

B75 Law Reform Commission of Canada. *Police Powers — Search and Seizure in Criminal Law Enforcement*. Working Paper 30. Ottawa: Minister of Supply and Services Canada, 1983.

B76 Law Reform Commission of Canada. *Policy Implementation, Compliance and Administrative Law*. Working Paper 51. Ottawa: LRC, 1986.

B77 Law Reform Commission of Canada. *Search and Seizure*. Report 24. Ottawa: Minister of Supply and Services Canada, 1984.

B78 Law Reform Commission of Canada. *The Legal Status of the Federal Administration*. Working Paper 40. Ottawa: LRC, 1985.

B79 Law Reform Commission of Canada. *Towards a Modern Federal Administrative Law*. Consultation Paper. Ottawa: LRC, 1987.

B80 Law Reform Commission of Canada. *Workplace Pollution*. Working Paper 53. Ottawa: LRC, 1986.

B81 Law Reform Commission of Ontario. *Report on Powers of Entry*. Toronto, 1983.

B82 Mortgage and Housing Corporation. Manuals, Instructions: *Guidelines and Procedures Manual*. Vol. 26 (CMHC Inspection Services).

B83 National Capital Commission. *Study of Public Services in Gatineau Park and Greenbelt Conservation in the Greenbelt*. GRC (1982-83).

B84 National Energy Board. Manuals, Instructions: *Environmental Surveillance Manual (1985)*; *Pipeline Construction Inspection Manual* (November 1984).

B85 National Museums. National Gallery Security Services Audit (1982); Internal Audit Report: Security Activity (April 1985); Internal Audit Report: Accommodation Management Function (April 1985). [Unpublished*]

B86 Northern Pipeline Agency. Manuals, Instructions: *Monitoring Procedures*; *Reports of Non-Compliance Issued to Foothills by Surveillance Officers*.

B87 Office of the Auditor General. *Audit Guide: Auditing Procedures for Effectiveness*. Ottawa, 1981.

B88 Office of the Auditor General. *Report on the Adequacy of Procedures to Report Suspected Frauds, Defalcations and Other Illegal Activity Against the Government of Canada*. Ottawa, 1985. [Unpublished*]

B89 Office of the Auditor General. *Reports of the Auditor General of Canada to the House of Commons*, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986. Ottawa: Minister of Supply and Services Canada.

B90 Office of the Comptroller General. Manuals, Instructions: *Internal Audit Handbook (1985)*; *Standards for Internal Audit in the Government of Canada (1982)*.

B91 Office of the Correctional Investigator. Manuals, Instructions: *CSC Directives* (January 1987); *Security Manual*.

B92 Ports Corporation. Manuals, Instructions: *Administrative Policy and Directives Manual* (1985); *Directives and Orders* (1968); *Operational Manual*.

B93 Privy Council Office. *Regulatory Reform Strategy*. Ottawa, 1986.

B94 Public Service Commission of Canada. Manuals, Instructions: *Appeals Investigations Manual of Procedures*; *Procedures Manual: Investigations* (July 1986).

B95 Public Service Commission of Canada. *Selection Standard for the Aircraft Operations Group* (AO). PSC File No. 3820-401, SPB83-10. 24 March 1983.

B96 *Report of the Inquiry into the Collapse of the CCB and Northland Bank*. Ottawa, 1986 (Chair: The Hon. W.Z. Estey).

B97 Statistics Canada. *Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation*. Ottawa: Minister of Supply and Services, 1986.

B98 Statistics Canada. *Aviation in Canada 1971: A Statistical Handbook of Canadian Civil Aviation*. Ottawa: Minister of Industry, Trade and Commerce, 1972.

B99 Task Force on Program Review. *Economic Growth: Agriculture — A Study Team Report* (Sub nom Nielsen Report). February, 1985. Ottawa: Ministry of Supply and Services, 1986.

B100 Task Force on Program Review. *Economic Growth: Natural Resources — A Study Team Report* (Sub nom Nielsen Report). September 1985. Ottawa: Ministry of Supply and Services, 1986.

B101 Task Force on Program Review. *Economic Growth: Transportation — A Study Team Report* (Sub nom Nielsen Report). September 1985. Ottawa: Ministry of Supply and Services, 1986.

B102 Task Force on Program Review. *Improved Program Delivery: The Justice System — A Study Team Report* (Sub nom Nielsen Report). November 1985. Ottawa: Ministry of Supply and Services, 1986.

B103 Task Force on Program Review. *Management of Government: Regulatory Programs — A Study Team Report* (Sub nom Nielsen Report). May 1985. Ottawa: Ministry of Supply and Services, 1986.

B104 Treasury Board. *Agreement Between the Treasury Board and the Canadian Union of Professional and Technical Employees Group: Aircraft Operations* (all employees). Code: 401/82, Expiry Date: 20 July 1982. Ottawa: Department of Supply and Services, 1982

B105 Treasury Board. *Amendment to the classification standard and structure for the Program Administration Group*. TB Circular No. 1974-199, TB No. 727757. Ottawa, 18 October 1974.

B106 Treasury Board. *Classification Standard: Aircraft Operations Group Technical Category*. Ottawa, November 1968. [Unpublished]

B107 Treasury Board. *Selection Standard for the Aircraft Operations Group (AO)*. P.S.C. File No. 3820-401, SPB83-10. Ottawa, 24 March 1983.

B108 Treasury Board (Secretariat). Manuals, Instructions: *Personnel: A Manager's Handbook* (November 1982).

B109 Treasury Board, Program Evaluation Branch. *Guide on the Program Evaluation Function*. Ottawa, May 1981.

B110 Treasury Board, Regulatory Agendas. *Canada Gazette*, Part I, Supplement, 31 May 1986. See items on inspection: Agriculture, items 3, 6, 10, 11, 74, 79; Canadian Grain Commission, item 136; CTC, item 818; Department of Consumer and Corporate Affairs, items 299, 301; Department of Fisheries and Oceans, items 304, 388, 419, 422; Department of Transport (Aeronautics), items 624, 636, 639, 647, 656, 657; Department of Transport (Shipping), items 710, 711, 686.

International Organizations

B111 International Civil Aviation Organization. *The Convention on International Civil Aviation ... The First 40 Years*. Montreal: Public Information Office, 1984.

B112 International Labour Office. *Factory Inspection: Historical Development and Present Organization in Certain Countries*. Geneva: International Labour Office, 1923.

B113 United Nations. *Code of Conduct for Law Enforcement Officials*.

New Zealand

B114 Board of Health. *The Training and Employment of Health Inspectors in New Zealand*. Wellington: Govt. Printer, 1963.

B115 Public and Administrative Law Reform Committee. *Powers of Delegation*. Working Paper. Wellington, November 1984.

B116 Public and Administrative Law Reform Committee. *Statutory Powers of Entry*. 17th Report. Wellington, April 1983.

United Kingdom

B117 Chief Inspector of Factories. *Annual Reports*, 1878-1938.

B118 Committee on Safety and Health at Work, Safety and Health at Work. *Report of the Committee 1970-72*. Cmnd. 5034. London: H.M.S.O. 1972 (Chairman: Lord Robens).

B119 Inland Revenue, Notes to the Committee on the Enforcement Powers of the Revenue Departments. Memorandum by the Board, ENF/80/1; Inspector's Powers to Make Estimated Assessments, ENF/80/2; Information Powers, ENF/80/3; Powers of Entry and Inspection, ENF/80/4; International Comparisons, ENF/80/5.

B120 Inspectors of Coal Mines. *Report*. Public Records Office, POWE 7/1 and 7/2, 1854-60.

B121 Royal Commission on Income Tax. *Report*. Cmd 615, 1920.

B122 Royal Commission on the Police. *Final Report*. Cmnd. 1728. London: H.M.S.O., 1962.

B123 Select Committee on Education and Science H.M. Inspectorate, H.C. 400-1 and 400-11. London: H.M.S.O., 1968.

B124 *Staffing and Organization of the Factory Inspectorate*. Cmnd 9879 (1956).

B125 The Law Commission. *Strict Liability and the Enforcement of the Factories Act 1961*. Working Paper No. 30. December 1967.

B126 Working Party on Recruitment of Sanitary Inspectors. *Report*. London: H.M.S.O., 1953.

United States

B127 Committee on Administrative Procedure, Appointed by the Attorney General. *Report: Administrative Procedure in Government Agencies*. Washington: Government Printing Office, 1941.

B128 Executive Office of the President, Office of Management and Budget. *Federal Law Enforcement, Police and Investigative Activities: A Descriptive Report*. Washington, October 1978.

B129 Subcommittee on Oversight and Investigation of House Committee on Energy and Commerce, 99th Congress, 1st Session. *Groundwater Monitoring Survey* (Comm. Print 1985).

C. Canadian Legislation

1. Statutes

C1 *Access to Information Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 111.

C2 *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3; *An Act to Amend the Aeronautics Act*, S.C. 1985, c. 28.

C3 *Agricultural Products Cooperative Marketing Act*, R.S.C. 1970, c. A-6.

C4 *Animal Disease and Protection Act*, R.S.C. 1970, c. A-13.

C5 *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, R.S.C. 1970 (1st. Supp.), c. 2.

C6 *Atomic Energy Control Act*, R.S.C. 1970, c. A-19.

C7 *Bankruptcy Act*, R.S.C. 1970, c. B-3.

C8 *Banks and Banking Law Revision Act, 1980*, S.C. 1980-81-82-83, c. 40.

C9 *Boards of Trade Act*, R.S.C. 1970, c. B-8.

C10 *Bridges Act*, R.S.C. 1970, c. B-10.

C11 *Broadcasting Act*, R.S.C. 1970, c. B-11.
C12*Canada Agricultural Products Standards Act*, R.S.C. 1970, c. A-8.

C13 *Canada Business Corporations Act*, S.C. 1974-75-76, c. 33.

C14 *Canada Cooperative Associations Act*, S.C. 1970-71-72, c. 6.

C15 *Canada Corporations Act*, R.S.C. 1970, c. C-32.

C16 *Canada Deposit Insurance Corporation Act*, R.S.C. 1970, c. C-3.

C17 *Canada Development Corporation Act*, S.C. 1970-71-72, c. 49.

C18 *Canada Elections Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 14.

C19 *Canada Evidence Act*, R.S.C. 1970, c. E-10.

C20 *Canada Grain Act*, S.C. 1970-71-72, c. 7.

C21 *Canada Labour Code*, R.S.C. 1970, c. L-1.

C22 *Canada Pension Plan*, R.S.C. 1970, c. C-5.

C23 *Canada Post Corporation*, S.C. 1980-81-82-83, c. 54.

C24 *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9.

C25 *Canada Water Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 5.

C26 *Canada-Nova Scotia Oil and Gas Agreement Act*, S.C. 1984, c. 29.

C27 *Canadian and British Insurance Companies Act*, R.S.C. 1970, c. I-15.

C28 *Canadian Aviation Safety Board Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 165.

C29 *Canadian Charter of Rights and Freedoms*, Part I of the *Constitution Act, 1982*, being Schedule B of the *Canada Act 1982* (U.K.), 1982, c. 11 [referred to as *Charter*].

C30 *Canadian Dairy Commission Act*, R.S.C. 1970, c. C-7.

C31 *Canadian Human Rights Act*, S.C. 1976-77, c. 33.

C32 *Canadian Security Intelligence Service Act*, S.C. 1984, c. 21.

C33 *Canadian Wheat Board Act*, R.S.C. 1970, c. C-12.

C34 *Cape Breton Development Corporation Act*, R.S.C. 1970, c. C-13.

C35 *Clean Air Act*, S.C. 1970-71-72, c. 47.

C36 *Coastal Fisheries Protection Act*, R.S.C. 1970, c. C-21.

C37 *Competition Act*, R.S.C. 1970, c. C-23 (formerly *Combines Investigations Act*).

C38 *Competition Tribunal Act*, S.C. 1986, c. 26.

C39 *Constitution Act, 1982*, as enacted by the *Canada Act, 1982* (U.K.), 1982, c. 11.

C40 *Consumer Packaging and Labelling Act*, S.C. 1970-71-72, c.41.

C41 *Cooperative Credit Associations Act*, R.S.C. 1970, c. C-29.

C42 *Copyright Act*, R.S.C. 1970, c. C-30.

C43 *Corporations and Labour Unions Returns Act*, R.S.C. 1970, c. C-31.

C44 *Criminal Code*, R.S.C. 1970, c. C-34.

C45 *Customs Act*, R.S.C. 1970, c. C-40.

C46 *Department of Consumer and Corporate Affairs Act*, R.S.C. 1970, c. 27.

C47 *Department of National Health and Welfare Act*, R.S.C. 1970, c. N-9.

C48 *Diplomatic and Consular Privileges and Immunities Act*, S.C. 1976-77, c. 31.

C49 *Dominion Controverted Elections Act*, R.S.C. 1970, c. C-28.

C50 *Electricity and Gas Inspection Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 87.

C51 *Electricity Inspection Act*, R.S.C. 1970, c. E-4.

C52 *Emergency Gold Mining Assistance Act*, R.S.C. 1970, c. E-5.

C53 *Energy Administration Act*, S.C. 1974-75-76, c. 47.

C54 *Environmental Contaminants Act*, S.C. 1974-75-76, c. 72.

C55 *Estate Tax Act*, R.S.C. 1970, c. E-9.

C56 *Excise Act*, R.S.C. 1970, c. E-12.

C57 *Excise Tax Act*, R.S.C. 1970, c. E-13.

C58 *Explosives Act*, R.S.C. 1970, c. E-15.

C59 *Expropriation Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 16.

C60 *Family Allowances Act, 1973*, S.C. 1973-74, c. 44.

C61 *Farm Credit Act*, R.S.C. 1970, c. F-2.

C62 *Farm Improvement Loans Act*, R.S.C. 1970, c. F-3.

C63 *Farm Products Marketing Agencies Act*, S.C. 1970-71-72, c. 65.

C64 *Farmers' Creditors Arrangement Act*, R.S.C. 1970, c. F-5.

C65 *Federal Business Development Bank Act*, S.C. 1974-75-76, c. 14.

C66 *Feeds Act*, R.S.C. 1970, c. F-7.

C67 *Fertilizers Act*, R.S.C. 1970, c. F-9.

C68 *Fish Inspection Act*, R.S.C. 1970, c. F-12.

C69 *Fisheries Act*, R.S.C. 1970, c. F-14.

C70 *Fisheries Prices Support Act*, R.S.C. 1970, c. F-23.

C71 *Fishing and Recreational Harbours Act*, S.C. 1977-78, c. 30.

C72 *Food and Drugs Act*, R.S.C. 1970, c. F-27.

C73 *Foreign Insurance Companies Act*, R.S.C. 1970, c. I-16.

C74 *Fort Nelson Indian Reserve Minerals Revenue Sharing Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 38.

C75 *Freshwater Fish Marketing Act*, R.S.C. 1970, c. F-13.

C76 *Fruit, Vegetables and Honey Act*, R.S.C. 1970, c. F-31.

C77 *Gas Inspection Act*, R.S.C. 1970, c. G-2.

C78 *Geneva Conventions Act*, R.S.C. 1970, c. G-3.

C79 *Government Railways Act*, R.S.C. 1970, c. G-11.

C80 *Grain Futures Act*, R.S.C. 1970, c. G-17.

C81 *Harbour Commissions Act*, R.S.C. 1970, c. H-1.

C82 *Hay and Straw Inspection Act*, R.S.C. 1970, c. H-2.

C83 *Hazardous Products Act*, R.S.C. 1970, c. H-3.

C84 *Immigration Act, 1976*, S.C. 1976-77, c. 52.

C85 *Income Tax Act*, R.S.C. 1952, c. 148.

C86 *Indian Act*, R.S.C. 1970, c. I-6.

C87 *Industrial Design Act*, R.S.C. 1970, c. I-8.

C88 *Industrial Research and Development Incentives Act*, R.S.C. 1970, c. I-10.

C89 *Inland Water Freight Rates Act*, R.S.C. 1970, c. I-12.

C90 *Inquiries Act*, R.S.C. 1970, c. I-13.

C91 *Interpretation Act*, R.S.C. 1970, c. I-23.

C92 *Labour Adjustment Benefits Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 89.

C93 *Land Titles Act*, R.S.C. 1970, c. L-4.

C94 *Livestock and Livestock Products Act*, R.S.C. 1970, c. L-8.

C95 *Livestock Pedigree Act*, R.S.C. 1970, c. L-10.

C96 *Loan Companies Act*, R.S.C. 1970, c. L-12.

C97 *Lord's Day Act*, R.S.C. 1970, c. L-13.

C98 *Maritime Code Act*, S.C. 1977-78, c. 41.

C99 *Meat Inspection Act*, S.C. 1985, c. 17.

C100 *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 113.

C101 *Motor Vehicle Safety Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 26.

C102 *Motor Vehicle Tire Safety Act*, S.C. 1974-75-76, c. 96.

C103 *National Energy Board Act*, R.S.C. 1970, c. N-6.

C104 *National Film Act*, R.S.C. 1970, c. N-7.

C105 *National Housing Act*, R.S.C. 1970, c. N-10.

C106 *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17; *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34.

C107 *North Pacific Fisheries Convention Act*, R.S.C. 1970, c. F-16.

C108 *Northern Canada Power Commission Act*, R.S.C. 1970, c. N-21.

C109 *Northern Inland Waters Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 28.

C110 *Northern Pipeline Act*, S.C. 1977-78, c. 20.

C111 *Nuclear Liability Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 29.

C112 *Ocean Dumping Control Act*, S.C. 1974-75-76, c. 55.

C113 *Oil and Gas Production and Conservation Act*, R.S.C. 1970, c. O-4.

C114 *Old Age Security Act*, R.S.C. 1970, c. O-6.

C115 *Patent Act*, R.S.C. 1970, c. P-4.

C116 *Pension Act*, R.S.C. 1970, c. P-7.

C117 *Pension Benefits Standards Act, 1985*, S.C. 1986, c. 40.

C118 *Pension Fund Societies Act*, R.S.C. 1970, c. P-9.

C119 *Pest Control Products Act*, R.S.C. 1970, c. P-10.

C120 *Pesticide Residue Compensation Act*, R.S.C. 1970, c. P-11.

C121 *Plant Quarantine Act*, R.S.C. 1970, c. P-13.

C122 *Precious Metals Marking Act*, R.S.C. 1970, c. P-19.

C123 *Public Harbours and Port Facilities Act*, R.S.C. 1970, c. G-9.

C124 *Public Service Staff Relations Act*, R.S.C. 1970, c. P-35.

C125 *Public Works Act*, R.S.C. 1970, c. P-38.

C126 *Public Works Health Act*, R.S.C. 1970, c. P-39.

C127 *Quarantine Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 33.

C128 *Quebec Savings Banks Act*, R.S.C. 1970, c. B-4.

C129 *Radiation Emitting Devices Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 34.

C130 *Radio Act*, R.S.C. 1970, c. R-1.

C131 *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2.

C132 *Royal Canadian Mint Act*, R.S.C. 1970, c. R-8.

C133 *Royal Canadian Mounted Police Act*, R.S.C. 1970, c. R-9.

C134 *Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Act*, R.S.C. 1970, c. R-10.

C135 *Safe Containers Convention Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 9.

C136 *Saltfish Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 37.

C137 *Seeds Act*, R.S.C. 1970, c. S-7.

C138 *Special Import Measures Act*, S.C. 1984, c. 25.

C139 *Statistics Act*, S.C. 1970-71-72, c. 15.

C140 *Statute Law (Canadian Charter of Rights and Freedoms) Amendment Act*, S.C. 1985, c. 26.

C141 *Statutory Instruments Act*, S.C. 1970-71-72, c. 38.

C142 *Surplus Crown Assets Act*, R.S.C. 1970, c. S-20.

C143 *Tax Court of Canada Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 158.

C144 *Telegraphs Act*, R.S.C. 1970, c. T-3.

C145 *Telesat Canada Act*, R.S.C. 1970, c. T-4.

C146 *Textile Labelling Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 46.

C147 *Trade Marks Act*, R.S.C. 1970, c. T-10.

C148 *Trade Unions Act*, R.S.C. 1970, c. T-11.

C149 *Trading with the Enemy Act*, S.C. 1947, c. 24.

C150 *Trans-Canada Highway Act*, R.S.C. 1970, c. T-12.

C151 *Transportation of Dangerous Goods Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 36.

C152 *Trust Companies Act*, R.S.C. 1970, c. T-16.

C153 *Two-Price Wheat Act*, S.C. 1974-75-76, c. 54.

C154 *Unemployment Insurance Act, 1971*, S.C. 1970-71-72, c. 48.

C155 *Urea Formaldehyde Insulation Act*, S.C. 1980-81-82, c. 119.

C156 *Veterans' Land Act*, R.S.C. 1970, c. V-4.

C157 *Weather Modification Information Act*, S.C. 1970-71-72, c. 59.

C158 *Weights and Measures Act*, S.C. 1970-71-72, c. 36.

C159 *Western Grain Stabilization Act*, S.C. 1974-75-76, c. 87.

C160 *Winding-up Act*, R.S.C. 1970, c. W-10.

C161 *Young Offenders Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 110.

C162 *Yukon Placer Mining Act*, R.S.C. 1970, c. Y-3.

C163 *Yukon Quartz Mining Act*, R.S.C. 1970, c. Y-4.

2. Regulations

C164 *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3. Air Navigation Orders and *Air Regulations*, C.R.C., vols. 1 and 2, c. 1-126.

C165 *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 2. *Governor in Council Authority Delegation Order*, C.R.C. 1978, c. 355.

C166 *Canada Pension Plan*, R.S.C. 1970, c. C-5. *Delegation of Powers (Canada Pension Plan, Part I) Regulations*, C.R.C. 1978, c. 387; *Delegation of Powers (Canada Pension Plan, Parts II and III) Regulations*, C.R.C. 1978, c. 388.

C167 *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9. *Board of Steamship Inspection Scale of Fees*, C.R.C. 1978, c. 1405; *Hull Inspection Regulations*, C.R.C. 1978, c. 1432; *Inspection Certificate Form for Non-Safety Convention Ships Regulations*, C.R.C. 1978, c. 1433; *Inspection of Classed Ships Regulations*, C.R.C. 1978, c. 1434; *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*, C.R.C. 1978, c. 1435; *Ship Radio Inspection Fees Regulations*, C.R.C. 1978, c. 1472; *Small Fishing Vessel Inspection Regulations*, C.R.C. 1978, c. 1486; *Steamship Machinery Inspection Regulations*, C.R.C. 1978, c. 1492.

C168 *Canadian Human Rights Act*, S.C. 1976-77, c. 33. *Criminal Operational Intelligence Files, No. 25352*, SOR/78-416; *Customs and Excise Human Rights Investigation Regulations*, SOR/83-196; *Customs and Excise Investigations, No. 15240*, SOR/78-184; *Customs Intelligence Files, No. 15235*, SOR/78-185; *Enquiries (Security), No. 23265*, SOR/78-190; *Exemption Orders: Criminal Operational Intelligence Files, No. 23815*, SOR/78-189; *Immigration Guidelines*, SI/80-125; *Immigration Investigations Regulations*, SOR/80-686; *Immigration Security and Intelligence Data Bank, No. 4200*, SOR/78-157; *Inmate Special (Security), No. 23250*, SOR/78-193; *Intelligence Respecting Threats to Institutional Security, No. 23245*, SOR/78-194; *Intelligence (Security), No. 23255*, SOR/78-192; *Investigations (Security), No. 23260*, SOR/78-191; *Legal Files (Prosecution and extradition matters), No. 11010*, SOR/78-183; *Lookout Index System, No. 4205*, SOR/78-158; *Military Police Case Files, No. 13697*, SOR/78-159; *Performance Evaluation Report Files, No. 13699*, SOR/78-411; *Personnel Security Investigation Files, No. 13695*, SOR/78-160; *Postal Related Crimes, No. 16010*, SOR/78-239; *Protection of Personnel and Government Property, No. 23845*, SOR/78-187; *Protection of Personal Information Regulations*, SOR/78-145; *Security and Intelligence Information Files, No. 17000*, SOR/78-186; *Security Services, No. 23840*, SOR/78-188; *Taxation Competent Authority Cases, No. 15650*, SOR/78-162; *Taxation Management Audit Departmental Operations and Staff Matters Bank, No. 15815*, SOR/78-161; *Tax Evasion and Avoidance Cases, No. 15662*, SOR/78-163.

C169 *Customs Act*, S.C. 1986, c. 1. *Delegation of Powers (Customs) Order*, SOR/86-766.

C170 *Electricity and Gas Inspection Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 87. *Electricity and Gas Inspection Regulations*, SOR/86-131.

C171 *Energy Monitoring Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 112. *Energy Monitoring Regulations*, SOR/83-172.

C172 *Excise Tax Act*, R.S.C. 1970, c. E-13. *Delegation of Powers Regulations*, SOR/86-765.

C173 *Financial Administration Act*, R.S.C. 1970, c. F-10. *Inspection of Defence Material Order*, C.R.C. 1978, c. 707; *Quarantine and Inspection Service Fees Order*, C.R.C. 1978, c. 725.

C174 *Fish Inspection Act*, R.S.C. 1970, c. F-12. *Fish Inspection Regulations*, C.R.C. 1978, c. 802.

C175 *Hay and Straw Inspection Act*, R.S.C. 1970, c. H-2. *Hay and Straw Inspection Regulations*, C.R.C. 1978, c. 920.

C176 *Meat Inspection Act*, S.C. 1985, c. 17. *Meat Inspection Regulations*, SOR/79-579.

C177 *Migratory Birds Convention Act*, R.S.C. 1970, c. M-12. *Game Officers ex officio Declared under the Act*: Provinces, SOR/51-601, Territories SOR/61-325.

C178 *Public Officers Act*, R.S.C. 1970, c. P-30. *Formal Documents Regulations*, C.R.C. 1978, c. 1331.

C179 *Public Service Employment Act*, R.S.C. 1970, c. P-32. *Acting Customs Excise Enforcement Officers Exclusion Approval Orders*, C.R.C. 1978, c. 1338.

C180 *Unemployment Insurance Act, 1971*, S.C. 1970-71-72, c. 48. *Delegation of Powers (Part IV U.I. Act, 1971) Regulations* (s. 70), C.R.C. 1978, c. 1572.

C181 *Veterans' Land Act*, R.S.C. 1970, c. V-4. *Delegation of Powers (VLA) Regulations* (s. 48) C.R.C. 1978, c. 1588.

D. Cases

D1 *Acme Farmers Dairy Limited* v. *The Corporation of The City of Hamilton et al.*, [1957] O.R. 614, (1957) 11 D.L.R. (2d) 109 (C.A.).

D2 *Ahmad* v. *College of Physicians and Surgeons of British Columbia and Council of the College et al.* (1970), [1971] 2 W.W.R. 60, 18 D.L.R. (3d) 197 (B.C.C.A.).

D3 *Alberta Human Rights Commission* v. *Alberta Blue Cross Plan*, [1983] 6 W.W.R. 758 (Alta. C.A.).

D4 *Allison* v. *Rednor* (1857), 14 U.C.Q.B. 459 (C.A.).

D5 *Alphacell Ltd* v. *Woodward*, [1972] 2 All E.R. 475, [1972] A.C. 824 (H.L.).

D6 *Andre* v. *Superior Cheese Canada Ltd.* (1982), 19 Man. R. (2d) 399 (Q.B.).

D7 *Anns* v. *London Borough of Merton*, [1977] 2 All E.R. 492 (H.L.).

D8 *Armstrong* v. *City of Regina and Wappel Concrete & Construction Co. Ltd.* (1971), [1972] 1 W.W.R. 685 (Sask. Q.B.).

D9 *Atlantic Freighting Co. Ltd.* v. *Provincial Insurance Co. Ltd.* (1956), 5 D.L.R. (2d) 164 (N.S.S.C.).

D10 *Attorney General of Alberta* v. *Putnam*, [1981] 2 S.C.R. 267.

D11 *Attorney General of Canada* v. *Can. Nat. Transportation Ltd.*, [1983] 2 S.C.R. 206.

D12 *Attorney-General (on the relation of McWhirter)* v. *Independent Broadcasting Authority*, [1973] 1 All E.R. 689 (C.A.).

D13 *Barcrest Farms Inc., Karl-Wilheim Hermanns* v. *Minister of Agriculture and Dr. J.B. Tattersall* (1982), [1983] 1 F.C. 102 (T.D.).

D14 *Bjornson et al.* v. *CAE Aircraft Ltd.* (1973), 36 D.L.R. (3d) 586 (Man. Q.B.).

D15 *Blackpool Corporation* v. *Locker* (1947), [1948] 1 All E.R. 85 (C.A.).

D16 *Bob Keats, Ltd.* v. *Farrant*, [1951] 1 All E.R. 899 (K.B.).

D17 *Bouchard* v. *R.* (1904), 9 Ex. C.R. 216.

D18 *Bown* v. *Newfoundland* (1985), 54 Nfld. & P.E.I.R. 258 (Nfld. C.A.).

D19 *Brant Dairy Company Limited* v. *Milk Commission of Ontario* (1972), [1973] S.C.R. 131, 30 D.L.R. (3d) 559.

D20 *British Columbia Development Corporation* v. *Ombudsman*, [1984] 2 S.C.R. 447, [1985] 1 W.W.R. 193, 11 Admin. L.R. 113.

D21 *Burlingham Rathgeber* v. *Institute of Chartered Accountants of Saskatchewan* (1983), 149 D.L.R. (3d) 322 (Sask. Q.B.).

D22 *Burnac Corporation Limited* v. *Minister of National Revenue* (1977), [1978] 2 F.C. 269 (T.D.).

D23 *Bushell* v. *Secretary of State for the Environment* (1980), [1981] A.C. 75.

D24 C.E. 18 avr. 1902, Commune de Neris-les-Bains, *Rec.* 275.

D25 C.E. 19 févr. 1909, Abbé Oliver, *Rec.* 181.

D26 C.E. 8 août 1919, Labonne, *Rec.* 737.

D27 C.E. 19 mai 1933, Benjamin, *Rec.* 541.

D28 C.E. 20 déc. 1935, Établissements Vezia, *Rec.* 1212.

D29 C.E. 7 févr. 1936, Jamart, *Rec.* 172.

D30 C.E. 13 mai 1938, Caisse Primaire "Aide et Protection", *Rec.* 417.

D31 C.E. 31 juill. 1942, Monpeurt, *Rec.* 239.

D32 C.E. 7 juill. 1950, Dehaene, *Rec.* 426.

D33 C.E. 22 juin 1951, Daudignac, *Rec.* 362.

D34 C.E. 29 janv. 1954, Institution Notre-Dame du Kreisker, *Rec.* 64.

D35 C.E. 18 déc. 1959, Société "Les films Lutetia" et Syndicat français des Producteurs et Exportateurs de films, *Rec.* 693.

D36 C.E. 11 déc. 1970, Crédit Foncier de France, *Rec.* 750.

D37 *Camara* v. *Municipal Court of the City and County of San Francisco*, 387 U.S. 523 (1967).

D38 *Canadian Javelin Limited* v. *Sparling* (1978), [1979] 1 F.C. 334 (T.D.).

D39 *Canadian Javelin Ltd.* v. *Sparling et al.* (1978), 91 D.L.R. (3d) 64 (F.C.A.).

D40 *Capital Cities Communications Inc.* v. *Canadian Radio-Television Commission* (1977), [1978] 2 S.C.R. 141.

D41 *Carltona, Ltd.* v. *Commissioners of Works and Others*, [1943] 2 All E.R. 560.

D42 *Case of Proclamations* (1610), 12 Co. Rep. 74, 77 E.R. 1352 (K.B.).

D43 *City of Kamloops* v. *Nielsen et al.*, [1984] 2 S.C.R. 2.

D44 *City of Toronto and Wellwood* v. *Outdoor Neon Displays Ltd.* (1960), 22 D.L.R. (2d) 241 (S.C.C.).

D45 *Clemente* v. *U.S.*, 567 F. 2d 1140 (1st Cir. 1977) cert. denied, 435 U.S. 1006 (1978).

D46 *Crevier* v. *A.G.* (Quebec), [1981] 2 S.C.R. 220.

D47 *D & H Holdings Ltd.* v. *City of Vancouver* (1985), 15 Admin. L.R. 209 (B.C.S.C.).

D48 *Dale Corporation* v. *Rent Review Commission et al.* (1983), 2 Admin. L.R. 260 (N.S.S.C., A.D.).

D49 *Dalehite* v. *U.S.*, 346 U.S. 15 (1953).

D50 *Dedman* v. *R.*, [1985] 2 S.C.R. 2.

D51 *Donovan* v. *Dewey*, 452 U.S. 594, 69 L. Ed. (2d) 262, 101 S. Ct. 2534 (1981).

D52 *Doyle* v. *Restrictive Trade Practices Commission and Sparling* (1983), 51 N.R. 223, [1983] 2 F.C. 867 (C.A.).

D53 *Ellis* v *Dubowski*, [1921] 3 K.B. 621.

D54 *Entick* v. *Carrington et. al* (1765), 2 Wils. K.B. 275, 19 State Trials 1029.

D55 *Firth* v. *Staines*, [1897] 2 Q.B. 70.

D56 *Foster* v. *Fyfe*, [1896] 2 Q.B. 104.

D57 *Franklin and others* v. *Minister of Town and Country Planning* (1947), [1948] A.C. 87 (H.L.).

D58 *Franklin's Case* (1593), 5 Co. Rep. 46a.

D59 *Fraser Valley Frosted Foods Ltd.* v. *Seabrook Farms Frozen Foods Ltd.* (1970), 15 D.L.R. (3d) 459 (P.E.I.S.C.).

D60 *G. Ford Homes Ltd.* v. *Draft Masonry (York) Co. Ltd.* (1983), 1 D.L.R. (4th) 262, 43 O.R. (2d) 401 (C.A.).

D61 *Garbarino* v. *U.S.*, 666 F. 2d 1061 (6th Cir. 1981).

D62 *Gershman Produce Co. Ltd.* v. *Manitoba Marketing Board et al.* (1971), 22 D.L.R. (3d) 320 (Man. C.A.).

D63 *Gershman Produce Co. Ltd.* v. *Motor Transport Board* (1985), 16 Admin. L.R. 1 (Man. C.A.).

D64 *Griffin* v. *U.S.*, 351 F. Supp. 10,34 (E.D. Pa. 1972) modified, 353 F. Supp. 324 (E.D. Pa. 1973).

D65 *Guay* v. *Lafleur* (1964), [1965] S.C.R. 12, 47 D.L.R. (2d) 226.

D66 *H. Lavender and Son Ltd* v. *Minister of Housing and Local Government* (1969), [1970] 3 All E.R. 871 (Q.B.D.).

D67 *Haim Sharit* v. *Minister of Transport*, CAT file No. C-0032-12 (26 March 1987).

D68 *Hirsch* v. *Town of Winnipeg Beach* (1961), 26 D.L.R. (2d) 659 (Man. C.A.).

D69 *Hlookoff et al* v. *City of Vancouver et al.* (1967), 65 D.L.R. (2d) 71 (B.C.S.C.).

D70 *Hookings* v. *Director of Civil Aviation*, [1957] N.Z.L.R. 929.

D71 *Human Rights Commission* v. *Government of Prince Edward Island and Craig* (1982), 37 Nfld & P.E.I.R. 520 (P.E.I.S.C.).

D72 *Hundal* v. *Superintendent of Motor Vehicles*, [1985] 5 W.W.R. 449 (B.C. C.A.).

D73 *Hunter* v. *Southam Inc.*, [1984] 2 S.C.R. 145.

D74 *Imperial Tobacco Sales Co.* v. *A.G. Alta. et al.* (1941), 76 C.C.C. 84; [1941] 2 D.L.R. 673 (Alta. S.C.).

D75 *Indian Towing Co.* v. *U.S.*, 350 U.S. 61 (1955).

D76 *Inland Revenue Commissioners* v. *Rossminster Ltd.* (1979), [1980] 1 All E.R. 80 (H.L.).

D77 *Jackson Stansfield and Sons* v. *Butterworth*, [1948] 2 All E.R. 558 (C.A.).

D78 *James Richardson & Sons, Limited* v. *Minister of National Revenue*, [1984] 1 S.C.R. 614.

D79 *Just* v. *R. in Right of British Columbia* (1985), 64 B.C.L.R. 349 (S.C.).

D80 *Katz* v. *United States*, 389 U.S. 347 (1967).

D81 *Kellie* v. *City of Calgary and Morgan and Maley (No. 2)* (1950), 1 W.W.R. (N.S.) 691 (Alta. S.C., App. Div.).

D82 *King-Emperor* v. *Benoari Lal Sarma* (1944), [1945] 1 All E.R. 210 (P.C.).

D83 *Koshurba* v. *Rural Municipality of North Kildonan and Popiel* (1965), 53 W.W.R. (N.S.) 380 (Man. C.A.).

D84 *Lapierre et al.* v. *Medical Review Committee et al.* (Ont. Div. Ct, Nov. 17, 1986).

D85 *Lessard* v. *R.* (1939), 67 B.R. 448 (Qué. C.A.).

D86 *Lewisham Borough Council* v. *Roberts*, [1949] 2 K.B. 608, [1949] 1 All E.R. 815 (C.A.).

D87 *MacRae* v. *James* (1958), 14 D.L.R. (2d) 350 (Nfld. S.C.).

D88 *Magrum* v. *McDougall et al.*, *R.* v. *Magrum*, [1944] 3 W.W.R. 486 (Alta. S.C., App. Div.).

D89 *Marshall* v. *Barlow's Inc.* 436 U.S. 307, 56 L. Ed. 2d 305, 98 S. Ct. 1816 (1978).

D90 *Martineau and Butters* v. *The Matsqui Institution Inmate Disciplinary Board* (1977), [1978] 1 S.C.R. 118.

D91 *Maschinenfabrik Seydelmann K-G.* v. *Presswood Bros. Ltd.* (1965), [1966] 1 O.R. 316, 53 D.L.R. (2d) 224 (C.A.).

D92 *McCrea* v. *City of White Rock* (1974), 56 D.L.R. (3d) 525 (B.C.C.A.), revg (1972), [1973] 1 W.W.R. 542 (B.C.S.C.).

D93 *Monk* v. *Farlinger* (1866), 17 U.C.C.P. 41 (C.A.).

D94 *Montreal Abattoirs Limited* v. *The City of Montreal* (1925), [1926] S.C.R. 60.

D95 *Mowat* v. *Steeves* (1981), 35 N.B.R. (2d) and 88 A.P.R. 51 (N.B.C.A.).

D96 *Nicholson* v. *Haldimand-Norfolk Regional Board of Commissioners of Police* (1978), [1979] 1 S.C.R. 311.

D97 *Nightengale Galleries Ltd.* v. *Director of Theatres Branch* (1984), 48 O.R. (2d) 21.

D98 *North Coast Air Services Ltd. and Alert Bay Air Services Ltd.* v. *The Canadian Transport Commission*, [1968] S.C.R. 940.

D99 *Oyler* v. *Boles*, 368 U.S. 448 (1962).

D100 *Ozubko et al.* v. *Manitoba Horse Racing Commission* (1986), [1987] 1 W.W.R. 149 (Man. C.A.).

D101 *Patchett* v. *Leathem* (1948), 47 L.G.R. 240.

D102 *People of the State of New York* v. *Utica Daw's Drug Company*, 16 App Div 2d 12, 225 NYS 2d 128, 4 ALR 3d 393 (1962).

D103 *Perimeter Airlines (Inland) Ltd.* v. *R.*, [1986] 6 W.W.R. 110 (Man. Prov. Ct).

D104 *Piller Sausages and Delicatessens Inc.* v. *The Minister of Agriculture and Information Commissioner* (Fed Ct. No. T-1024-85, filed 10 May 1985.

D105 *Precision Mechanics Ltd.* v. *Morin*, [1986] R.J.Q. 421 (C.A.).

D106 *Priestly-Wright* v. *Alberta et al.* (1985), 66 A.R. 170 (Q.B.).

D107 *Prohibitions Del Roy* (1607), 12 Co. Rep. 63, 77 E.R. 1342 (K.B.).

D108 *Proprietary Articles Trade Association* v. *Attorney-General for Canada*, [1931] A.C. 310 (H.L.).

D109 *R. ex rel Wilbur* v. *Magee*, [1923] 3 W.W.R. 55, 17 Sask. L.R. 501, 40 C.C.C. 10 (C.A.).

D110 *R.* v. *Arroyo* (1983), 6 C.R.R. 115 (Ont. Cty. Ct).

D111 *R.* v. *Bank of Montreal* (1975), 58 D.L.R. (3d) 577 (Man. C.A.).

D112 *R.* v. *Beaman*, [1963] S.C.R. 445.

D113 *R.* v. *Beazley* (1983), 60 N.S.R. (2d) 145 (Cty. Ct).

D114 *R.* v. *Bertram S. Miller Ltd.*, [1986] 3 F.C. 291, 1 C.E.L.R. (N.S.) 16.

D115 *R.* v. *Bichel*, [1986] 5 W.W.R. 261 (B.C.C.A.).

D116 *R.* v. *Boehner* (1976), 24 N.S.R. (2d) 684 (Cty. Ct).

D117 *R.* v. *Burton*, (1983), 7 C.C.C. (3d) 87 (Nfld. C.A.).

D118 *R.* v. *Cartier* ; *R.* v. *Libert* (1978), 43 C.C.C. (2d) 553 (Qué. S.C.).

D119 *R.* v. *Davidson and Leonard* (1986), 23 C.R.R. 370 (Ont. Dist. Ct), 1986.

D120 *R.* v. *Forhan*, [1927] 1 W.W.R. 689, 48 C.C.C. 86 (Alta. Dist. Ct).

D121 *R.* v. *Hamill* (1984), 41 C.R. (3d) 123 (B.C.C.A.).

D122 *R.* v. *Harrison* (1976), [1977] 1 S.C.R. 238.

D123 *R.* v. *Hauser*, [1979] 1 S.C.R. 984.

D124 *R.* v. *Horback* (1967), 64 D.L.R. (2d) 17 (B.C.S.C.).

D125 *R.* v. *Jagodic* (1986), 73 N.S.R. (2d) and 176 A.P.R. 342 (S.C., App. Div.).

D126 *R.* v. *Jones*, (1984), 10 D.L.R. (4th) 765 (Alta. C.A.).

D127 *R.* v. *Jones and Huber* (1975), 30 C.R.N.S. 127, [1975] 5 W.W.R. 97 (Y.T. Mag. Ct).

D128 *R.* v. *Jordan* (1984), 39 C.R. (3d) 50 (B.C.C.A.).

D129 *R.* v. *Laramee* (1972), 9 C.C.C. (2d) 433, [1972] 6 W.W.R. 30 (N.W.T. Mag. Ct) [foll'd: *Wright* v. *R.*, [1973] 6 W.W.R. 687 (Sask. Dist. Ct)].

D130 *R.* v. *Lismore Seafoods Limited* (1980), 37 N.S.R. (2d) 635 (S.C., A.D.).

D131 *R.* v. *McKinlay Transport Ltd. and C.T. Transport Inc.* (1987), 58 O.R. (2d) 310 (H.C.).

D132 *R.* v. *Millardair Ltd. et al.*, unreported (Nov. 20, 1981 Ont. Prov. Ct).

D133 *R.* v. *Moncton Building Inspector, Ex parte Thurrott and Fraser* (1963), 44 D.L.R. (2d) 300 (N.B.S.C., App. Div.).

D134 *R.* v. *Nolan* (1982), 66 C.C.C. (2d) 417, 135 D.L.R. (3d) 530 (N.S.S.C., App. Div.).

D135 *R.* v. *Quesnel* (1985), 53 O.R. (2d) 338 (C.A.); leave to appeal refused (S.C.C., May 22, 1986).

D136 *R.* v. *Rao* (1984), 46 O.R. (2d) 80 (C.A.); leave to appeal refused (S.C.C., Oct. 11, 1984).

D137 *R.* v. *Renault*, (1974), 10 N.B.R. (2d) 583 (Cty. Ct).

D138 *R.* v. *Renz* (1974), 18 C.C.C. (2d) 492 (B.C.C.A.).

D139 *R.* v. *Rushton et al.* (1981), 62 C.C.C. (2d) 403 (N.B. C.A.).

D140 *R.* v. *Rutt* (1981), 59 C.C.C. (2d) 147, 123 D.L.R. (3d) 121 (Sask. C.A.).

D141 *R.* v. *Sandler* (1970), [1971] 2 O.R. 434, 18 D.L.R. (3d) 150 (H.C.).

D142 *R.* v. *Sepanary* (1961), 31 D.L.R. (2d) 91, [1962] O.R. 92 (C.A.).

D143 *R.* v. *Smith* (1982), 67 C.C.C. (2d) 418 (B.C.S.C.).

D144 *R.* v. *Soucy* (1975), 23 C.C.C. (2d) 561, 36 C.R.N.S. 129 (N.B.S.C., App. Div.).

D145 *R.* v. *St. Pancras* (1858), 22 J.P. 384.

D146 *R.* v. *The Vessel "Westfalia"* (1974), 54 D.L.R. (3d) 412 (B.C.C.A.).

D147 *R.* v. *Thompson*, unreported, (Ont. Cty Ct), Feb. 27, 1984.

D148 *R.* v. *United Auto Wrecking* (1965), 55 D.L.R. (2d) 375 (B.C.S.C.).

D149 *R.* v. *Waterfield* (1963), [1964] 1 Q.B. 164.

D150 *R.* v. *Wetmore et al.*, [1983] 2 S.C.R. 284.

D151 *R.* v. *Workmen's Compensation Board, Ex parte Foster Wheeler Ltd.* (1968), 70 D.L.R. (2d) 313 (Alta. S.C.).

D152 *R.* v. *Zaharia and Church of Scientology of Toronto* (1985), 21 C.C.C. (3d) 118 (Ont. H.C.)

D153 *R.L. Crain Inc. et al.* v. *Couture et al.* (1983), 30 Sask. R.191 (Q.B.).

D154 *Racine* v. *R.* (1981), [1982] 1 F.C. 299 (T.D.).

D155 *Ramawad* v. *Minister of Manpower and Immigration* (1977), [1978] 2 S.C.R. 375, 81 D.L.R. (3d) 687.

D156 *Rapp* v. *Eastern Air Lines, Inc.*, 264 F. Supp. 673 (E.D. Pa. 1967).

D157 *Ratnagopal* v. *Attorney-General* (1969), [1970] A.C. 974 (P.C.).

D158 *Re A Solicitor* (1962), 36 D.L.R. (2d) 594 (B.C. S.C.).

D159 *Re Adelphi Book Store Ltd. and the Queen* (1972), 8 C.C.C. (2d) 49 (Sask. C.A.).

D160 *Re Belgoma Transportation Ltd. and Director of Employment Standards* (1984), 47 O.R. (2d) 309 (Div. Ct), appeal dismissed (1985), 51 O.R. (2d) 509 (C.A.).

D161 *Re Clark and Attorney-General of Canada* (1977), 81 D.L.R. (3d) 33 (Ont. H.C.).

D162 *Re Clauson and Superintendent of Motor-Vehicles* (1977), 82 D.L.R. (3d) 656 (Cty. Ct of Cariboo, B.C.).

D163 *Re Commonwealth Trust Company* (1971), 20 D.L.R. (3d) 170 (B.C.S.C.).

D164 *Re Field Aviation Co. Ltd. and International Association of Machinists & Aerospace Workers Local Lodge 1579* (1974), 45 D.L.R. (3d) 751 (Alta. S.C.).

D165 *Re Frank Brothers Ltd. and Hamilton Board of Police Commissioners*, [1967] 2 O.R. 284, 63 D.L.R. (2d) 309 (H.C.).

D166 *Re Interprovincial Pipe Line Ltd. and The Queen in Right of Manitoba* (1978), 86 D.L.R. (3d) 9 (Man. C.A.).

D167 *Re Krul and City of Edmonton* (1963), 37 D.L.R. (2d) 409 (Alta. S.C.).

D168 *Re Li et al. and Abugov et al.* (1981), 120 D.L.R. (3d) 368 (Alta. C.A.).

D169 *Re Matthews and Board of Directors of Physiotherapy* (1986), 54 O.R. (2d) 375 (H.C.).

D170 *Re McAvoy* (1970), 12 C.R.N.S. 56 (N.W.T. Terr. Ct).

D171 *Re Multi-Malls Inc. and Minister of Transportation and Communications* (1976), 73 D.L.R. (3d) 18 (Ont. C.A.).

D172 *Re Pearlman and City of Winnipeg et al.* (1977), 74 D.L.R. (3d) 367 (Man. C.A.).

D173 *Re Peek-Ron Construction Co. Ltd. et al. and City of Orillia et al.* (1974), 42 D.L.R. (3d) 321, 2 O.R. (2d) 181 (H.C.).

D174 *Re Peralta et al. and the Queen in Right of Ontario et al.Peralta et al.* v. *Warner et al.* (1985), 16 D.L.R. (4th) 259 (Ont. C.A.).

D175 *Re Pergamon Press Ltd.* (1970), 3 W.L.R. 792 (C.A.).

D176 *Re Print Three Inc. et al. and The Queen* (1985), 51 O.R. (2d) 321 (C.A.).

D177 *Re Residential Tenancies Act, 1979*, [1981] 1 S.C.R. 714.

D178 *Re Robinson, Little & Co. Ltd. and Retail Clerks Union, Local No. 1518* (1975), 60 D.L.R. (3d) 712 (B.C.S.C.).

D179 *Re Rural Municipality of Fertile Belt No. 183 and Peters, Graves and McNaughton* (1915), 9 W.W.R. 103 (Sask. Dist. Ct).

D180 *Re Stacey's Furniture World Clearance Centre Ltd. and Armstrong et al.* (1981), 121 D.L.R. 712 (B.C.S.C.).

D181 *Re Standard Oil Co. of British Columbia Ltd. et al. and City of Kamloops* (1972), 29 D.L.R. (3d) 577 (B.C.S.C.).

D182 *Re Toronto College Street Centre Ltd. and City of Toronto et al.* (1984), 12 D.L.R. (4th) 396, 47 O.R. (2d) 734 (H.C., Div. Ct).

D183 *Re Township of York By-law 11996; Grimshaw Bros. Ltd. et al.* v. *The Township of York*, [1942] O.R. 582, (*sub nom. Re York Township By-law*), [1942] 4 D.L.R. 380 (C.A.).

D184 *Re Transx Ltd. and Reimer Express Lines Ltd.* (1986), 28 D.L.R. (4th) 392 (Man. C.A.).

D185 *Re Wakil and Medical Review Committee et al.*, (1977), 75 D.L.R. (3d) 173 (Ont. H.C.).

D186 *Re Walsh and Jordan* (1961), 31 D.L.R. (2d) 88, (1962) O.R. 88 (H.C.).

D187 *Re Woodglen & Co. Ltd. and City of North York et al.* (1984), 12 D.L.R. (4th) 146, 47 O.R. (2d) 614 (H.C.).

D188 *Reference re Regulation and Control of Aeronautics in Canada*, [1930] S.C.R. 663.

D189 *Rolbin* v. *R.* (1982), 2 C.R.R. 166 (Qué. S.C.).

D190 *Roth et al* v. *R.* (1984), 84 D.T.C. 6181 (H.C. Ont.).

D191 *Royal American Shows, Inc.* v. *Minister of National Revenue* (1977), [1978] 1 F.C. 72 (reversing (1975), [1976] 1 F.C.R. 269).

D192 *See* v. *City of Seattle*, 387 U.S. 541 (1967).

D193 *Sherras* v. *De Rutzen*, [1895] 1 Q.B. 918.

D194 *Singh* v. *Immigration Appeal Tribunal*, [1986] 2 All E.R. 721 (H.L.).

D195 *Smallwood* v. *Sparling*, [1982] 2 S.C.R. 686.

D196 *Sowa* v. *Correctional Service of Canada and National Parole Board* (1986), 4 F.T.R. 116.

D197 *The Proprietors of the Charles River Bridge* v. *The Proprietors of the Warren Bridge* (1837), 11 Peters 420 (U.S.S.C.).

D198 *Thomson Newspapers Ltd. et al.* v. *Director of Investigation & Research et al.* (1986), 57 O.R. (2d) 257 (C.A.).

D199 *Townsend* v. *Minister of Transport* (1983), 50 N.R. 112 (F.C.A.).

D200 *United Scottish Ins. Co.* v. *U.S.*, 614 F. 2d 188 (9th Cir. 1979).

D201 *United Scottish Ins. Co.* v. *U.S.*, 692 F. 2d 1209 (9th Cir. 1982).

D202 *U.S.* v. *Neustadt*, 366 U.S. 696 (1961).

D203 *Varig Airlines* v. *U.S.*, 692 F. 2d 1205 (9th Cir. 1982).

D204 *Vine* v. *National Dock Labour Board*, [1956] 3 All E.R. 939 (H.L.).

D205 *Weir* v. *Matheson* (1866), 3 E. & A. 123, reversing 11 Gr. 383.

D206 *Windsor Motors Ltd.* v. *District of Powell River* (1969), 4 D.L.R. (3d) 155 (B.C.C.A.).

TOPICAL INDEX

ACCESS TO INFORMATION, A245, A266, A267, B4, B74
See also INFORMATION PRIVACY

ACTION, ADMINISTRATIVE, A147, A160, A195, A235, A301, A304
See also INTERNAL INSTRUCTIONS GOVERNING INSPECTION

ALTERNATIVES, A67, A103, A251
See also INSPECTOR, PRIVATE

APPOINTMENT
See DELEGATION

AUTHORIZATION
See DELEGATION

CERTIFICATE, CERTIFICATION
See CIVIL LIABILITY; PERMISSION, LICENCE, PERMIT, ENTITLEMENT

CERTIFICATE OF INSPECTOR, D59, D126

CHARTER OF RIGHTS AND FREEDOMS, CANADIAN
generally, A8, A68, A69, A70, A116, A221, A252, A261, B79, D78, D153
S.7, D47, D72, D105, D135
S.8, A59, A80, A178, D3, D63, D73, D84, D100, D105, D110, D114, D115, D117, D119, D121, D125, D128, D135, D136, D147, D151, D160, D176, D189, D190, D198
See also INFORMATION PRIVACY; SEARCH, ADMINISTRATIVE

CIVIL LIABILITY
defences (US): discretionary function, D49, D75; misrepresentation, D202
duty of care, A202, D7, D43, D92, D106
obligation to inspect, failure to inspect, D43
of government for work of inspector, A26, A35, A58, A86, A91, A92, A95, A99, A143, A146, A154, A188, A259, A269, A291, A292, D45, D61, D64, D79, D156, D200, D201, D203, D206
of government inspector, D8, D65
"policy" decision, D79

COLLECTIVE AGREEMENTS, A74, B104

COMPLIANCE, A78, A105, A120, A149, A174, A189, A260, A275, A315, A316, A319, B52, B76, D160, D198

CONSTITUTIONAL LAW (JURISDICTION), A155, A211, D10, D11, D108, D164, D188

CONTROL
See INSPECTORS, CONTROL OF

DECISION-MAKING: RELEVANT CONSIDERATIONS, A52, A81, A87, B79, D13, D48, D72, D79, D96, D142, D148, D157, D165, D171, D175, D177, D180, D183, D185
See also DISCRETIONARY DECISION-MAKING AUTHORITY/POWER

DELEGATION
authorization documents, B59, D101
generally, A88, A127, A314, B42, B59, B60, B79, B115, D2, D12, D41, D47, D53, D58, D66, D71, D77, D82, D93, D122, D133, D157, D174, D204
to government delegates, A63, B59, C166, C180, C181
to private delegates or licensees, A10, A11, A63, A319, D21, D53, D132
validity of, D19, D21, D55, D56, D70, D86, D122, D124, D132, D141, D142, D155, D161, D169, D172

DISCLOSURE
See INFORMATION PRIVACY

DISCRETIONARY DECISION MAKING AUTHORITY/POWER
administrative justice and, A18, A38, A83, A85, A94, A130, A132, A206, A207, A217, A232
generally, B1, B2, B3
limits of, A137, A171, A230
nature of, A9, A126, A141, A304, A311, A313, D1, D16, D68, D168, D180
See also DECISION MAKING: RELEVANT CONSIDERATIONS

DUTIES OF INSPECTOR, A149, B50, B127, D145, D146, D193

ENFORCEMENT
generally, A29, A67, A96, A125, A148, A152, A158, A159, A172, A177, A191, A268, A291, A299, A302, A303, A305, A322, D123, D137, D188
strategies, A81, A175, A178, A295, B11, B49, B50, B56, B67, B68
See STATISTICS, ENFORCEMENT

ESTOPPEL, A235

ETHICS, A182, A183, A184, D193

EVALUATION OF INSPECTORATE OPERATIONS, A254, A323, B47, B87, B103

FAIRNESS, DUTY TO ACT FAIRLY
See DECISION MAKING: RELEVANT CONSIDERATIONS

FEES FOR INSPECTION SERVICES
equivalent to tax, D94, D16
generally, C173

FORFEITURE, A205, D6

FUNCTIONAL DISTINCTION (administrative, legislative, judicial), D2, D19, D20, D21, D39, D47, D57, D65, D72, D86, D96, D120, D141, D142, D165, D174, D177, D183, D204

IMPLEMENTATION, POLICY, A51, A66, A107, A108, A233, A237, A244, A270, A281, A305, B76, B79

INDEMNITY
See FEES FOR INSPECTION SERVICES

INFORMAL JUSTICE, A1

INFORMATION PRIVACY
generally, A250, B4, B13
See also CHARTER OF RIGHTS AND FREEDOMS, CANADIAN; SEARCH, ADMINISTRATIVE; ACCESS TO INFORMATION

INSPECTION, NATURE OF, A21, A33, A47, A79, A87, A90, A124, A131, A162, A176, A210, A220, A233, A234, A256, A276, A280, A318, B44, D78, D89, D111, D114, D115, D136, D145

INSPECTION, TOPICAL MATTERS
banks, A222
bees, A283
communications, A219
competition, A123, A140, A271
drugs, A153, D64
energy, A167
environment (pollution), A20, A49, A110, A113, A121, A173, A255, D5
factories, A4, A6, A24, A25, A41, A44, A54, A55, A56, A57, A247, A297, A298, A303, A307
fisheries, A73
forests, A180
housing, A231
human rights, A2, A3, A295
incentives, B41
labour, B31
mines, A16, A26, A40, A41, A207
occupational safety and health, A91, A154
See also mines; factories
of government inspection and inspectorates, *See* EVALUATION OF INSPECTORATE OPERATIONS
planning, A172
revenue, A45, A53, A192, A201, A205, A218, A227, A299, B119
transportation, A35, A58, A61, A78, A143, A146, A198, A269, A291, A315, A316, A320, D45, D61, D70, D156, D200, D201, D203
wages, A28
welfare/social security, A217
wetlands, A262
See also INSPECTORATES, CANADA; INSPECTORATES, HISTORY; INSPECTORATES, U.K.

INSPECTION EVIDENCE GIVEN IN CIVIL PROCEEDINGS, D9, D60, D63, D91

INSPECTION PURSUANT TO CIVIL ACTION, D167, D178

INSPECTION THEORY
management, A14, A73, A102, A179, A224
negotiation, A111, A149, A206
police, A32, A33, A241
relationism, A75, A120, A134, A272, A276
See also IMPLEMENTATION, POLICY; INSPECTION, NATURE OF

INSPECTOR, GOVERNMENT, A131
See also INSPECTION, NATURE OF; INSPECTION THEORY; CIVIL LIABILITY; DUTIES OF INSPECTOR

INSPECTOR, PRIVATE
dual responsibility, A65
generally, A39, A63, A67, A110, A125, A139, A151, A156, A159, A161, A168, A191, A198, A218, A246, A289, A299, A301, A319, D28, D30, D31, D53, D66, D77, D132, D146, D164, D199
personne morale, A228
self governance, A39, A300, D46, D169, D185
See also DUTIES OF INSPECTOR

INSPECTOR, STATUS OF, A77, A109, A199, A242, A282, A288, B16, B78, C44, C178, D81, D83, D85, D88, D109, D112, D118, D120, D127, D129, D138, D139, D140, D143, D144, D205

INSPECTOR'S ORDER
nature of, A138, A235, B80, D13, D168, D187
validity of, D116, D168, D179

INSPECTORATES, CANADA
agriculture, A5, A277, B17, B18, B19, B20, B99, B103, B110, C175, D13, D62, D104, D114, D118, D137, D179
aviation, A61, A63, A65, A78, A123, A319, B10, B11, B15, B49, B50, B52, B54, B55, B56, B57, B58, B59, B60, B61, B62, B63, B64, B65, B66, B67, B68, B76, B95, B101, B104, C164, D98, D132, D170, D188
banking, A222, B96
building, D43, D173, D181, D182, D187

communications, B21, B22
competition, A123, A178, B23, B24, B99, B110, D11, D74, D108, D135, D153, D198
corporations, D52, D163
customs and excise, A192, A205, B36, B37, B38, C169, C172, D17, D125, D128, D147
defence, B32, B33, C168, C173, D134, D143
energy, A167, B6, C170, C171
environment, resources, A31, A50, A121, A161, B45, B46, B84, B100, C165, C177
fisheries, A73, B29, B30, B99, B110, C174, D117, D130, D174
food, A277, B74, B100, C176
generally, A8, A73, A93, A103, A105, A122, A144, A164, A250, A278, A283, B9, B12, B15, B26, B27, B40, B41, B42, B48, B72, B73, B82, B83, B84, B85, B86, B89, B90, B91, B92, B94, B102, B104
health and safety, A98, A128, B34, B35, B69, B80, B99, D6
human rights, A295, B7, B8, C168, D6
immigration, B13, B14, B27, B70, B71, C168
income tax, A45, A53, A192, A227, B14, B37, B39, C168, D22, D78, D105, D131, D158, D176, D178, D190, D191
labour, B31
mail, B16
police practices, B13
public works, A200
shipping, B48, C167, D9, D146
transportation, A315, A316, B44, B76, B101, B110
weights and measures, D113

INSPECTORATES, COMPARATIVE
Australia, A40, A41, A234
Europe, A2, A27
France, A195
general, A124, A169, A216, B112, B119
U.K., A195, B96
U.S., A26, A269, B96

INSPECTORATES, FRANCE
See POLICE, ADMINISTRATIVE

INSPECTORATES, HISTORY
Canada, A73
generally, A48, A169, B112
U.K., A4, A6, A13, A16, A19, A37, A42, A54, A55, A56, A57, A76, A100, A163, A165, A190, A209, A240, A254, A257, A258, A282, A293, A297, A307

INSPECTORATES, U.K.
factories, A4, A6, A24, A25, A54, A55, A56, A57, A97, A163, A215, A247, A303, B117, B124, B125
general survey, A119, A142, A145, A172, A196, A201, A210, A219, A239, A254, A256, A298, B118, B123, B126
mines, A37, A127, A209, D56
pollution, A49, A255
schools, A34, A36, A37, A106
taxation, A159, B119, B121

INSPECTORATES, U.S., A12, A15, A21, A22, A82, A110, A113, A140, A153, A173, A180, A231, A262, A265, A285, A287, B127, B128, B129, D45, D61, D64, D156, D200, D201, D203

INSPECTORATES AND OTHER GROUPS OF PUBLIC SERVANTS,
INSPECTION OF, A43, A129, A142, A145, A254, A309, A312, B6, B15, B16, B40, B88, B89, B90, B91, B94, B109
See also EVALUATION OF INSPECTORATE OPERATIONS

INSPECTORS, CONTROL OF
generally, A43, A74, A87, A104, A115, A129, A130, A135, A157, A170, A183, A184, A224, A229, A230, A253, A294, A309, A310, B12, B13, B14, B48, B63, B79, B94, D14, D182, D186
See also DELEGATION; DISCRETIONARY DECISION MAKING AUTHORITY/POWER; INSPECTORATES AND OTHER GROUPS OF PUBLIC SERVANTS, INSPECTION OF; INTERNAL INSTRUCTIONS GOVERNING INSPECTION; POLITICAL CONTROL; REVIEW, OVERRULING, APPEAL; TRAINING

INTERNAL INSTRUCTIONS GOVERNING INSPECTION
disclosure/secrecy, A122, A266, A267
generally, A63, A74, A273, A317, B79, D45, D194
legal status of internal instructions, A17, A88, A104, A225, A226, D18, D29, D32, D34, D36, D48, D90, D98, D101, D103, D184, D196
See also MANUALS, INSTRUCTIONS

JOB CLASSIFICATION, B43, B48, B95, B105

JURISDICTION
See CONSTITUTIONAL LAW (JURISDICTION)

MANUALS, INSTRUCTIONS
governmental, A63, B5, B8, B9, B10, B19, B21, B23, B27, B29, B32, B34, B38, B39, B40, B42, B45, B55, B62, B71, B82, B84, B86, B90, B91, B92, B94, B108, B113, D40, D48, D103
private/lay, A50, A119, A268
See also INTERNAL INSTRUCTIONS GOVERNING INSPECTION

MINISTERIAL RESPONSIBILITY, B13
See also POLITICAL CONTROL

NEGLIGENCE
See CIVIL LIABILITY

OFFENCES
See REGULATORY OFFENCES

OFFICER: peace, police, public
See INSPECTOR, STATUS OF

PERMISSION, LICENCE, PERMIT, ENTITLEMENT (i.e., powers of certificate, certification, *See* CIVIL LIABILITY
inspector vis à vis), A63, B55, D44, D47, D63, D68, D69, D133, D148, D162, D171, D172, D173, D174, D181, D182, D185, D187, D193, D199, D206

PERSONNES MORALES
See INSPECTOR, PRIVATE

POLICE, A2, A27, A32, A68, A69, A70, A76, A77, A85, A101, A114, A132, A133, A135, A136, A138, A169, A176, A180, A187, A212, A214, A229, A242, A246, A257, A258, A278, A279, A309, A310, A312, A323, B11, B12, B13, B14, B47, B72, B122, B128, D10
See also POWER; INSPECTOR, STATUS OF

POLICE, ADMINISTRATIVE, A46, A147, A187, A193, A203, A241, A299, A301, D24, D25, D26, D27, D33, D35

POLITICAL CONTROL, A51, A185
See also MINISTERIAL RESPONSIBILITY

POWER
generally, A115
nature of power of inspection, A186, A271, A321, D52, D95, D108, D169, D179
police power, A147, A196, A216, A284, B75, B102, D1, D42, D50, D107, D134, D149, D197
See also DISCRETIONARY DECISION MAKING AUTHORITY/POWER; INSPECTION, NATURE OF; SEARCH, ADMINISTRATIVE; SEIZURE; PERMISSION, LICENCE, PERMIT, ENTITLEMENT; PREROGATIVE

PREROGATIVE, A155, D42, D107, D205

PRIVACY
See ACCESS TO INFORMATION; INTERNAL INSTRUCTIONS GOVERNING INSPECTION

PRIVATIZATION
See INSPECTOR, PRIVATE

PUBLIC SERVICE, BUREAUCRACY, A294, C178, C179

REFORM, A166, A284, A286, B75, B77, B78, B79, B80, B81, B93, B116

REGULARITY, A137, D4, D93, D113

REGULATION, INSPECTORATES AND
deregulation, A264
generally, A176, A177, A245
of business, D89
theory, A270, A274, A303
See also REGULATORY AGENDA

REGULATORY AGENDA, B79

REGULATORY OFFENCES, A186, A278, B50, B102, B125, D5, D16

RELATIONISM
See INSPECTION THEORY

REVIEW, OVERRULING, APPEAL
external (judicial), A87, A229, D173, D182
generally, D46
internal, D162, D168, D173, D181

SEARCH, ADMINISTRATIVE
access to places, records, A12, D87, D111, D158
formal requirements, A12, A110, A186, A223, A236, A324, B119, D73, D74, D76, D105, D121, D159, D170, D176, D191
generally, A8, A44, A45, A116, A117, A118, A173, A178, A192, A194, A197, A243, A252, A263, A289, A296, A321, B72, B75, B81, B116, D22, D37, D51, D54, D73, D80, D97, D99, D102, D135, D136, D176, D189, D190, D192, D198
See also CHARTER OF RIGHTS AND FREEDOMS, CANADIAN; INFORMATION PRIVACY

SEIZURE
generally, A8, A44, A116, A118, A192, A197, A243, A263, A289, A321, B72, B77, D3, D62, D63, D131, D137, D152, D154, D176, D191
share in seized goods, D17
See also CHARTER OF RIGHTS AND FREEDOMS, CANADIAN; SEARCH, ADMINISTRATIVE

SERVICES, D59
See also INSPECTION, NATURE OF; FEES FOR INSPECTION SERVICES; INSPECTION THEORY

STATISTICS, ENFORCEMENT
prosecutorial and other clearance data, A72, B48, B61, B64, B102

STATUS
See INSPECTOR, STATUS OF

TORT
See CIVIL LIABILITY

TRAINING
generally, A204, B48, B54, B65, B66, B126, D14

Commission de réforme du droit du Canada
Law Reform Commission of Canada

les régimes d'inspection : étude de cas et bibliographie sélective

SÉRIE DROIT ADMINISTRATIF

DOCUMENT D'ÉTUDE

Canada

LES RÉGIMES D'INSPECTION : ÉTUDE DE CAS ET BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

Série droit administratif

On peut obtenir ce document gratuitement en écrivant à :

Commission de réforme du droit du Canada
130, rue Albert, 7e étage
Ottawa, Canada
K1A 0L6

ou
Bureau 310
Place du Canada
Montréal (Québec)
H3B 2N2

© Commission de réforme du droit du Canada 1988
N° de catalogue J32-3/41
ISBN 0-662-56316-6

LES RÉGIMES D'INSPECTION : ÉTUDE DE CAS ET BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

Série droit administratif

Un document d'étude préparé à l'intention de la

Commission de réforme du droit du Canada

par

John C. Clifford, B.A., LL.B.

Table des matières

AVANT-PROPOS ix

LISTE DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS xi

INTRODUCTION 1

I. Le contexte 1

II. Méthodologie et présentation 5

PREMIÈRE PARTIE : Le régime d'inspection de la sécurité aérienne : étude de cas 7

I. Introduction 7
A. Le contexte 7
B. La sécurité aérienne et les régimes d'inspection 9
C. Les objectifs de la recherche sur le terrain 12

II. L'inspection : sa nature et son exécution 13
A. Le déroulement pratique des inspections de sécurité aérienne 13
1. Observations sur le terrain 14
a) Surveillance et mise en application 14
b) Supervision et services 16
c) Relations 18
2. La double nature du travail d'inspection 20
B. Le cadre officiel : les normes écrites 21
1. Les accords internationaux 21
2. La législation intérieure 22
3. Les normes canadiennes d'équité en matière d'inspection 24
4. Les directives internes : les conseils détaillés de Transports Canada 25
5. Restrictions imposées par le droit du travail 29

III. Les inspecteurs : catégories et organisation 29
A. Les inspecteurs de Transports Canada 29
1. Organisation 29
a) La Direction de la réglementation aérienne du GATC 29
(i) Navigabilité 30
(ii) Application des règlements de l'aéronautique 30
(iii) Révision et évaluation de la législation 31
(iv) Sécurité de l'aviation civile 31
(v) Délivrance de licences et certificats 32

(vi) Certification 32
(vii) Promotion, recherche et analyse de la sécurité aérienne 32
b) Justification de la structure 33
2. La délégation de pouvoirs par le Ministre 34
a) Avant la délégation : recrutement et agrément 34
b) Portée et structure des pouvoirs délégués 35
B. Les inspecteurs d'autres organismes publics 39
C. Les inspecteurs privés 41
1. Les catégories d'inspecteurs privés 41
2. Les modes de délégation de pouvoirs aux inspecteurs privés 43
3. La double allégeance des inspecteurs privés 43

IV. Le contrôle des régimes d'inspection de la sécurité aérienne 44
A. Les contrôles externes 44
B. Les contrôles internes 48

V. Conclusions et recommandations 48
A. Sommaire des constatations 48
B. Pour une réforme des régimes d'inspection fédéraux 54

DEUXIÈME PARTIE : Pour une meilleure compréhension des régimes d'inspection 57

I. Une théorie des régimes d'inspection 57

II. Les inspecteurs privés 59

III. Les mécanismes de réglementation interne 60
A. Les directives internes 60
B. La délégation de pouvoirs 61

IV. Les problèmes connexes 61
A. La prise de décisions 61
B. Le régime administratif applicable aux infractions 62
C. Perquisitions et saisies 62
D. Permissions (licences, brevets, autorisations et droits) 63

V. Sommaire 63

TROISIÈME PARTIE : Les régimes d'inspection : Bibliographie sélective 65

I. Introduction 65
A. Objet 65
B. Domaine 66
C. Guide d'utilisation 68

II. Bibliographie 69
A. Monographies et articles de revues 69
B. Documents officiels 89
C. Législation canadienne 98

1. Lois 98
2. Règlements 104
D. Jurisprudence 106
E. Index analytique 114

Avant-propos

L'auteur remercie Transports Canada pour la coopération que lui ont apportée tous ses employés concernés par cette étude. Je suis redevable envers Weldon Newton, Bob Lafleur et Mike Murphy, de l'administration centrale de la Réglementation aérienne, pour leur perspicacité, leur bonne volonté et la confiance qu'ils m'ont manifestée. J'aimerais aussi remercier les directeurs des autres régimes d'inspection de la sécurité aérienne pour leur complaisance et leur appui.

Je tiens à remercier particulièrement les inspecteurs des quatre régions où j'ai passé de nombreuses heures de vol au cours de missions de surveillance, qui m'ont permis de comprendre la véritable nature de l'inspection, ses forces et ses lacunes. Bien que je ne puisse nommer tous les inspecteurs pour des raisons de confidentialité, je m'en voudrais de ne pas mentionner Dave Ellison, inspecteur de la navigabilité dans la Région du Pacifique, qui représente à mon sens l'archétype du «bon inspecteur».

La recherche sur le terrain qui a servi à la préparation de l'étude de cas de la première partie a pris fin au cours de l'année 1985. Elle a été suivie d'une analyse sélective de la documentation officielle de l'Administration. En 1987, après plusieurs versions préliminaires, la version définitive de l'étude de cas a été approuvée par la Commission en vue de sa publication. La bibliographie sélective de la troisième partie a été dressée au cours de la même période. Le 26 août 1986, j'ai présenté une version antérieure de la deuxième partie à une assemblée de la Section de droit administratif de l'Association du Barreau canadien, au Lac Meech (Québec).

Les membres de l'Association canadienne des professeurs de droit et de l'Association canadienne de science politique m'ont fait des commentaires très utiles à l'occasion de leurs congrès de 1987. J'ai également bénéficié des précieux conseils de mes collègues de la Section de recherche en droit administratif, notamment Patrick Robardet et John Frecker.

Plusieurs personnes ont contribué à la publication de ce texte dont les nombreuses versions ont été produites grâce à la collaboration de Darcy Dixon, Jackie Ralston, Nicole Houle, Carmelle Lavigne et Carole Delorme. Je souligne enfin l'apport de Francine Gauthier, Irene Harrison, Donna Hellman et Judith Rubin, de la CRD, qui ont participé à la compilation de la bibliographie sélective de la troisième partie. À toutes et tous, merci.

John C. Clifford

Liste des principales abréviations

ACTA : Administration canadienne du transport aérien

BCSA : Bureau canadien de la sécurité aérienne

CCT : Commission canadienne des transports

CRD : Commission de réforme du droit du Canada

GATC : Groupe Aviation de Transports Canada

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

TAC : Tribunal de l'aviation civile

TEA : Technicien d'entretien d'aéronefs

Introduction

I. Le contexte

Cette étude s'inscrit dans le prolongement d'autres travaux de la Section de recherche en droit administratif sur la réalisation des objectifs publics et l'observation des normes (voir par exemple A59, A103, A308)[1]. La réflexion amorcée dans le document de travail n° 51 sur ce sujet avait amené la Commission à conclure qu'une analyse plus approfondie s'imposait à l'égard de plusieurs questions connexes (voir B34), notamment les régimes d'inspection publics. Cette recherche est nécessaire en raison du rôle très répandu de l'inspection dans les fonctions de l'Administration et parce qu'aucune tentative de rationalisation de ce phénomène n'a été entreprise au Canada. Elle devrait contribuer à améliorer l'efficacité et l'équité de l'action administrative.

Au moins trente-trois institutions[2] de l'Administration fédérale ont recours à une centaine de régimes d'inspection[3]; chaque régime est autonome à plusieurs égards par rapport à l'organisme central qui l'a créé et sous l'autorité duquel il reste placé. Chaque institution possède son système de réglementation interne. Ainsi, des directives internes sont promulguées au gré des directions de chaque institution, selon leur propre rythme d'évolution; les méthodes de délégation des pouvoirs sont tout aussi variées. Par ailleurs, on sait mal dans quelle mesure l'État confie les fonctions d'inspection au secteur privé; or, cette question doit être soulevée en raison des pressions qui s'exercent actuellement en faveur de la privatisation d'une vaste gamme de services publics. Dans ce document de travail et les travaux ultérieurs de la CRD, l'accent est mis sur les contrôles internes et sur la situation et les responsabilités respectives des inspecteurs de l'État et du secteur privé.

---

1. Les indications alphanumériques renvoient aux ouvrages figurant dans la bibliographie.

2. Parmi les organismes fédéraux qui ont recours aux services d'inspecteurs et leur confient diverses fonctions d'inspection, on compte notamment : la Commission de contrôle de l'énergie atomique, Agriculture Canada, le Bureau canadien de la sécurité aérienne, Consommation et Corporations Canada, la Commission canadienne des droits de la personne, la Société canadienne d'hypothèques et de logement, Postes Canada, Service correctionnel du Canada, la Commission canadienne des transports, Communications Canada, Environnement Canada, Emploi et Immigration Canada, Énergie, Mines et Ressources Canada, Agence de surveillance du secteur pétrolier Canada, Affaires extérieures Canada, Pêches et Océans Canada, le ministère des Finances, Santé et Bien-être social Canada, Département des Assurances Canada, Travail Canada, la Commission de la Capitale nationale, le ministère de la Défense nationale, l'Office national de l'énergie, Ports Canada, la Commission de la Fonction publique du Canada, Travaux publics Canada, Revenu Canada — Douanes et Accise, Revenu Canada — Impôt, Solliciteur général Canada — Service canadien du renseignement de sécurité, Approvisionnements et Services Canada, le Conseil du Trésor du Canada (Secrétariat), Transports Canada.

3. Ce nombre fluctue au gré des réorganisations institutionnelles.

Le rôle majeur des inspecteurs et de l'inspection dans les Administrations occidentales justifie en soi une tentative de synthèse de ce phénomène. Bien qu'il existe une littérature assez abondante sur ce sujet[4], aucun auteur n'a entrepris d'étude globale des manifestations purement canadiennes de cette réalité. Pareil travail s'impose au Canada, afin d'élaborer un grille d'analyse susceptible d'aider les administrateurs et les personnes chargées de définir les objectifs publics à décider s'ils doivent établir un régime d'inspection, et comment utiliser les inspecteurs. La première démarche serait de clarifier la signification du concept d'inspection, par exemple en identifiant les inspecteurs et en précisant leurs fonctions.

Inspecter signifie «examiner avec attention ce dont on a la surveillance[5]». Du latin *inspector*, l'inspecteur est «celui qui scrute»; «l'agent d'un service public ou privé qui est chargé de surveiller, de contrôler le fonctionnement d'une administration, d'une entreprise, de veiller à l'application des normes, des lois[6]». Bien que les dictionnaires donnent une définition très libérale de ces termes, on ne peut en apprécier toute la signification sans un minimum de connaissances concrètes sur l'inspection et les inspecteurs. C'est pourquoi l'auteur a d'abord étudié sur le terrain le fonctionnement pratique des services d'inspection d'un ministère afin de comprendre les problèmes vécus par les inspecteurs et constater comment ce ministère s'efforce de contrôler son régime d'inspection, puis a examiné la littérature sur le sujet. Les première et troisième parties représentent respectivement les fruits de ces travaux.

Nous avons entamé notre recherche en nous fondant sur certaines hypothèses qu'il a fallu formuler, vérifier et moduler. Ainsi, selon l'acception restrictive traditionnelle, le concept d'inspection comprend les activités de surveillance destinées à assurer que les prescriptions juridiques sont observées et les interdictions respectées. Dans l'accomplissement de ce mandat, les inspecteurs exercent les pouvoirs que leur confèrent les lois, que ce soit par délégation ou d'autres formes d'autorisation officielle leur permettant d'intervenir dans les affaires des administrés. Toutefois, la présente recherche débouche sur *une signification beaucoup plus large de la notion «d'inspection» qui, en ce sens, ne désigne pas seulement la surveillance, les enquêtes et les mesures d'exécution, mais englobe également la prestation de services tels la classification en catégories, les conseils et la prise, au nom de l'État, de décisions influant sur les activités des particuliers*. Pour illustrer notre propos, nous décrirons à la première partie l'éventail complet des tâches effectuées par les inspecteurs de l'aviation.

D'autre part, une des hypothèses formulées au sujet des inspecteurs n'a pas résisté à l'analyse. Nous avons notamment constaté que l'Administration fait appel au secteur privé pour compléter ses régimes d'inspection. Les inspecteurs de l'État n'étant pas toujours désignés ni classés sous ce titre, il est difficile d'en dresser une liste exhaustive. Cette remarque vaut également pour les inspecteurs privés, qui jouent en fait un rôle d'intermédiaire[7] entre les administrés et l'institution publique chargée de surveiller un secteur d'activité donné. En fait, les inspecteurs privés exercent une

---

4. Voir par exemple les documents énumérés sous la rubrique «Articles et monographies», troisième partie.

5. *Petit Robert, Dictionnaire de la langue française*, Montréal, Les Dictionnaires Robert-Canada, 1988.

6. *Ibid.*

7. Cette idée est développée dans A207, pp. 38-41.

grande partie des fonctions d'inspection de l'Administration. Nous développerons ce thème dans la première partie en prenant l'exemple des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) : ceux-ci restent des intervenants du secteur privé, qu'ils travaillent pour une entreprise privée ou à leur compte. La fonction des TEA consiste à inspecter les aéronefs et leurs éléments, à déterminer le travail d'entretien ou de maintenance nécessaire, à effectuer les réparations et à inscrire l'attestation requise au livret technique. Les inspecteurs de la navigabilité, employés de l'Administration, vérifient systématiquement les livrets techniques et les carnets de bord mais vont rarement au-delà. Le travail des inspecteurs de l'État consiste donc en grande partie à contrôler celui des inspecteurs privés.

La vérification du travail des inspecteurs du secteur public et des autres fonctionnaires est une activité qu'on n'associe généralement pas à l'inspection, et qui reçoit d'ailleurs les qualifications les plus diverses : «contrôle, évaluation, tests d'efficacité, révision périodique», etc. Divers organismes administratifs sont habilités à effectuer ce genre d'inspection, qui constitue par ailleurs une des fonctions internes qu'ils sont censés exécuter régulièrement ou à l'occasion. En outre, certaines institutions demandent parfois à d'autres organismes publics spécialisés d'effectuer ces inspections pour elles afin de justifier leurs demandes de crédits budgétaires. Il peut également arriver qu'un organe public central procède à l'inspection avec la coopération de l'organisme concerné. L'État contrôle donc ses propres régimes d'inspection pour divers motifs : octroi de crédits budgétaires, raisons d'efficacité et d'équité, enquêtes sur les cas de fraude et prévention[8]. Bien que nous n'ayions pas épuisé cet aspect dans le présent document, il devrait impérativement être abordé dans une étude exhaustive des régimes d'inspection en raison de son importance pour la réalisation des objectifs publics. Autrement dit, les milieux juridiques devraient s'intéresser tout autant à la coopération avec l'Administration qu'aux efforts de celle-ci pour faire respecter les normes par le secteur privé. Bien que ce document soit essentiellement consacré au contrôle des intervenants privés par les inspecteurs de l'État, la dynamique humaine en cette matière reste fondamentalement semblable, que les inspecteurs et les inspectés fassent partie du secteur public ou du secteur privé.

Depuis deux siècles, les gouvernements de pays tels que le Canada, la Grande-Bretagne et la France ont eu recours aux services d'inspecteurs pour mettre en œuvre leurs objectifs publics. Dans les fermes générales de l'époque pré-révolutionnaire en France, le tourneur maintenait son autorité directe en exerçant un pouvoir illimité d'inspection et de rectification[9]. Les inspecteurs scolaires sont une autre des manifestations de ce phénomène au début du dix-neuvième siècle en Grande-Bretagne[10]; leurs méthodes et principes directeurs, ainsi que ceux des inspecteurs des mines et usines, sont décrits en détail dans la littérature sur le sujet[11]. Au dix-neuvième siècle, en Grande-Bretagne, les inspecteurs avaient la responsabilité de formuler leur avis sur les objectifs publics dans les domaines de leur ressort; cette responsabilité n'échoit plus

8. Au moins un organisme fédéral commence à étudier cette question : voir B12.

9. Voir A217, pp. 199-203. En fait, le tourneur avait pour mandat d'inspecter l'application du droit privé, ce qui a fini par donner lieu à des abus. Dans certains cas, il en est résulté un monopole ou un oligopole en matière d'application des lois.

10. Voir l'index analytique sous la rubrique «Régimes d'inspection, R.-U. : Système scolaire».

11. *Id.*, «Régimes d'inspection, R.-U. : usines ... mines».

de nos jours aux inspecteurs de l'Administration, qui confie cette tâche à d'autres organismes officiels. L'opinion des agents œuvrant sur le terrain étant indispensable dans les nouveaux domaines d'intervention de l'État, les inspecteurs étaient donc fréquemment recrutés dans les classes instruites de la société. Cela est l'effet souhaité, soit d'améliorer la communication directe avec les ministres responsables (voir par exemple A214). Dans ces conditions, l'inspecteur de l'État jouait donc un triple rôle : responsable de l'application de la législation, il conseillait les parties qui y étaient assujetties et contribuait parallèlement à renforcer l'observation de la législation en recommandant directement de nouvelles normes à l'Administration et en lui faisant part de nouveaux problèmes appelant une intervention.

En France et au Royaume-Uni, quelques auteurs ont tenté d'élaborer une théorie rationnelle des régimes d'inspection et de la police administrative auxquels ces États font respectivement appel (voir par exemple A143, A202, A253), mais cette démarche n'a pas encore été entreprise au Canada. Bien que les classifications et les grilles d'analyse étrangères puissent être riches d'enseignements, une approche canadienne originale s'impose en matière d'inspection, entre autres parce que nos régimes d'inspection doivent être examinés en fonction de la situation et des besoins sociaux particuliers du Canada. Dans une étude récemment effectuée sur ce sujet au Royaume-Uni (voir A253) on a reconnu sept types de régimes d'inspection, dont cinq ne sont pas commentés en détail. L'Administration centrale du Royaume-Uni veille à ce que les administrations locales s'acquittent efficacement des fonctions qui leur sont déléguées; cette activité est importante dans ce pays, mais n'a pas d'équivalent au Canada.

Owen Hartley a dressé une nomenclature des régimes d'inspection de l'Administration britannique dont on pourrait s'inspirer pour concevoir divers modèles. Il fait par exemple des distinctions fondées sur le fonctionnement et le mode d'organisation. Quant au premier de ces éléments, il distingue : *les rôles* (inspecter, conseiller), *l'approche* (autoritaire, consistant à sanctionner les transgressions; non autoritaire, consistant à fermer les yeux sur les transgressions), et *le contenu* (faire enquête sur la légalité, l'efficacité ou les deux; entendre les deux parties). Les distinctions «organisationnelles» de Hartley sont basées sur les degrés d'autonomie et de responsabilité internes et externes de l'organisme (voir A143). Toutefois on ne peut se contenter d'analyser la législation pour faire de telles distinctions, et encore moins pour élaborer des modèles conceptuels. Une étude sur le terrain s'impose donc, ne serait-ce que pour identifier les diverses caractéristiques de fonctionnement et d'organisation.

La situation est autre en France à cause du régime juridique différent. Même si l'idée de police administrative est bien connue dans ce pays, l'auteur d'un savant traité n'a pu identifier que de rares points de convergence permettant de circonscrire les assises du concept de police administrative (voir A240). Et bien que cette notion soit attrayante à plus d'un égard, il n'est pas sûr qu'elle puisse être introduite dans un système de droit administratif comme celui du Canada.

II. Méthodologie et présentation

L'auteur a accompagné des inspecteurs de la sécurité aérienne de Transports Canada au cours de missions de surveillance dans quatre des six régions administratives, afin de bien comprendre les problèmes concrets auxquels ils font face. Il a interrogé des inspecteurs et des cadres, et a passé en revue la législation, la jurisprudence, les manuels et directives internes, ainsi que diverses études administratives sur les régimes d'inspection de la sécurité aérienne. Les directives écrites relatives à la surveillance[12], les statistiques (voir par exemple B94) et les instructions[13] sur l'application des règlements, ainsi que de nombreux autres aspects de la recherche, nous ont permis de mieux comprendre les fonctions reliées à l'application des règlements et les différentes formes qu'elles prennent en pratique. Nous n'avons examiné aucun dossier du Ministère dans le cadre de l'étude. Au terme de l'enquête sur le terrain, l'auteur a analysé certains aspects de la législation et des documents choisis dans la doctrine sur le sujet et dans la documentation officielle, ce qui lui a permis de constituer un index analytique reflétant les questions d'ordre théorique révélées par l'enquête sur le terrain et l'examen de la documentation. Cette démarche nécessaire en vue d'une harmonisation juridique réfléchie devrait donner de meilleures assises aux futures recherches en ce domaine.

La prochaine étape envisagée est un sondage sur les régimes d'inspection fédéraux, travail nécessaire si l'on veut disposer d'une base de données fondamentales. Ce sondage portera sur les problèmes mis en lumière par les travaux accomplis jusqu'à maintenant. L'analyse des réponses au sondage permettra, croyons-nous, de formuler des recommandations sur le développement et la réglementation de l'inspection, et sur la réforme des régimes d'inspection fédéraux.

Les trois parties qui suivent sont indépendantes les unes des autres, encore qu'on y retrouve des thèmes communs et qu'elles se complètent mutuellement. Ainsi, les sujets abordés dans l'étude de cas de la première partie se retrouvent dans de nombreuses rubriques de l'index analytique de la troisième partie; inversement, la documentation sélective de la troisième partie est concrétisée par les exemples véridiques relatés dans l'étude de cas. La deuxième partie, synthèse de l'enquête sur le terrain, jette les bases d'une étude systématique des régimes d'inspection.

L'ampleur des problèmes abordés et le temps qu'il a fallu consacrer pour en achever l'étude donnent à penser que la publication de ce document contribuera à stimuler l'intérêt porté à ces questions.

D'un point de vue pratique, l'étude des problèmes et de la réforme du droit administratif doit tendre vers une amélioration concrète de l'action administrative. C'est l'orientation que nous avons adoptée pour la recherche et les conclusions exposées dans ce document, en nous posant notamment la question suivante : comment le droit peut-il contribuer à améliorer l'organisation et la réglementation des fonctions d'inspection?

---

12. Voir *infra*, note 37, et le texte y afférent.

13. Voir *infra*, note 34.

Ce sont là des questions fondamentales en droit administratif[14]. Pour y répondre, il est impératif de connaître le mode d'affectation actuel des inspecteurs et leurs fonctions, de les identifier et enfin, de délimiter le cadre juridique des régimes d'inspection. Nous souhaitons, par ce document, catalyser la réflexion et susciter le débat sur les détenteurs des fonctions d'inspection, et sur la nature et la réglementation de celles-ci, reprenant ainsi les thèmes exposés dans un document de consultation de la CRD, *Pour un nouveau droit administratif fédéral* (B37). Nous aborderons en particulier des sujets qui s'inscrivent dans le programme de la Section de recherche en droit administratif, notamment les pouvoirs juridiques, l'organisation et la réglementation de la police administrative[15].

---

14. W.R. Wade qualifie ainsi cette orientation typique de droit administratif : [TRADUCTION] «[...] signification secondaire du principe de la suprématie du droit [...] voulant que l'Administration doit agir dans un cadre de principes et de règles reconnus, qui restreignent son pouvoir discrétionnaire». Voir A306, p. 22.

15. Bien que cette expression ne soit pas couramment utilisée au Canada, elle reflète bien les fonctions des inspecteurs. La notion de police administrative pourrait en particulier être utile dans le cadre d'une réforme des régimes d'inspection fédéraux du Canada. Bien que chacun des régimes d'inspection possède ses caractéristiques propres, ils présentent tous des problèmes et des points communs. Dans le sens où nous l'utilisons ici, l'expression «police administrative» englobe l'activité des administrateurs, autres que les fonctionnaires responsables de l'application du droit pénal, habilités par l'État à exercer des pouvoirs de police. Le pouvoir de police est en fait le pouvoir de l'État d'agir dans l'intérêt public; il est délégué à des personnes morales et physiques au moyen d'autorisations expresses et implicites. Voir l'index analytique sous la rubrique «Police administrative» et «Pouvoir».

PREMIÈRE PARTIE

Le régime d'inspection de la sécurité aérienne : étude de cas[16]

I. Introduction

A. Le contexte

Dans son document de travail nº 51 intitulé *Droit, objectifs publics et observation des normes*, la Commission de réforme du droit a commenté divers aspects des relations entre les inspecteurs de la sécurité aérienne et les administrés, dans le cadre d'une analyse générale de l'importance de l'aspect relationnel pour la réalisation des objectifs publics (voir B34, p. 21 et suiv.). Étant donné le nombre considérable de régimes d'inspection au sein de l'Administration fédérale[17], la diversité des régimes juridiques encadrant leur fonctionnement[18] et leur importance pour la réalisation des objectifs publics, la CRD s'est rendu compte qu'un examen plus approfondi s'imposait en ce domaine. Elle a donc entrepris sur le terrain une étude restreinte de l'activité des inspecteurs d'un même organisme, qui l'aiderait à définir une grille d'analyse et à déterminer les possibilités de réforme.

La recherche sur les régimes d'inspection était initialement motivée par l'intérêt porté aux moyens utilisés par les inspecteurs pour tenter de persuader les intervenants privés de respecter la législation. Se fondant sur l'analyse du document de travail nº 51, l'auteur tenait aussi pour acquis que les inspecteurs parvenaient à leurs fins au moyen des permis et autres formes d'autorisation, qu'ils pouvaient accorder, retirer ou modifier, selon que l'intéressé observait ou non les règles imposées. Par ailleurs, nombre de violations des normes légales donnent lieu à l'engagement de poursuites pour infraction à la réglementation. Les inspecteurs de la sécurité aérienne font donc

---

16. Une première version de cette partie a été présentée aux réunions annuelles de l'Association canadienne des professeurs de droit et de l'Association canadienne de science politique, au congrès des Sociétés savantes tenu à l'université McMaster, Hamilton (Ontario), mai et juin 1987.

17. Il faudrait manifestement préciser la définition des mots «inspection» et «inspecteur» pour dénombrer précisément les régimes d'inspection. Les travaux préliminaires effectués en vue d'une étude, sans définition bien établie, indiquent qu'il existe une centaine de régimes d'inspection fédéraux.

18. Ces divergences sont mises en lumière par les 166 lois fédérales qui régissent l'inspection (voir la section «C» de la bibliographie).

appel à la persuasion, aux incitations et à la coercition pour réaliser les objectifs publics.

Durant les années quatre-vingt, la Section de recherche en droit administratif s'est généralement intéressée aux activités du Groupe de travail sur la sécurité aérienne de Transports Canada (voir par exemple A75) et aux recommandations connexes de la Commission royale d'enquête sur la sécurité aérienne[19]. Ces initiatives ont profondément modifié les régimes juridique et administratif applicables aux inspecteurs de la sécurité aérienne. Tout en suivant cette évolution, les chargés de recherche ont tenu compte des problèmes concrets auxquels font face les administrateurs chargés de l'application des règlements, tâche difficile s'il en est.

L'un des objectifs fondamentaux de cette recherche sur les régimes d'inspection consistait à découvrir la véritable nature du concept d'inspection. Lorsqu'il est question d'un contrôle du respect des lois, on pense spontanément à la police et à ses intrusions, mais de nombreuses autres personnes — que nous appellerons «inspecteurs» — effectuent en fait un travail de police au sens large. Ce sont des spécialistes auxquels l'État fait appel pour vérifier si la législation est observée, qu'elle soit formulée en termes de prescriptions ou d'interdictions, afin de protéger et promouvoir les intérêts des citoyens.

En matière de sécurité aérienne, comme pour de nombreux autres objectifs publics fédéraux, les inspecteurs sont les exécutants de l'État. Par la surveillance qu'ils exercent et les services qu'ils assurent, ils tentent d'amener les intervenants du secteur privé à observer la législation. L'État fait également appel à d'autres inspecteurs pour vérifier le travail de ses inspecteurs, et s'assurer ainsi de la conformité aux normes d'efficacité, d'équité et d'honnêteté. D'ailleurs, le secteur privé assume une grande partie des tâches d'inspection de l'Administration, ce qui suscite d'autres problèmes qui viennent compliquer un domaine apparemment fort simple de l'administration publique.

Les inspecteurs du secteur public et du secteur privé effectuent des inspections dans tous les domaines de l'aviation pour vérifier que toutes les prescriptions ont été observées. Comme c'est souvent le cas pour d'autres objectifs publics, l'inspection est à la fois plus et moins que cela. Inspecter signifie plus que veiller simplement au respect des exigences juridiques, les inspecteurs jouant également un autre rôle : en bons administrateurs publics, ils recherchent davantage la réalisation des objectifs publics (c'est-à-dire la sécurité aérienne) qu'à imposer des punitions. On ne mènera jamais «assez» d'inspections pour être absolument certain que toutes les exigences juridiques sont observées; les activités d'inspection semblent donc parfois moins nombreuses qu'elles devraient l'être. Il existe néanmoins des limites très réelles aux ressources, humaines et autres, qu'on peut y consacrer.

Avant d'entamer une vaste recherche sur les régimes d'inspection, nous avons jugé prudent d'analyser en détail le régime d'un ministère afin de mieux comprendre la nature générale des problèmes et de préciser la portée d'une éventuelle réforme du droit en ce domaine. En 1985, l'auteur a accompagné des inspecteurs de la sécurité aérienne de Transports Canada au cours de plusieurs missions de surveillance. Cette étude

---

19. Voir B24. De nombreuses recommandations de ce rapport ont été suivies, le ministère des Transports ayant par exemple créé une nouvelle direction composée d'inspecteurs chargés de l'application des règlements.

concrète des méthodes d'inspection sur le terrain marquait le début de la recherche de la Commission sur les régimes d'inspection.

Dans ce document, nous n'aborderons pas en détail les rapports entre les inspecteurs et les intervenants privés, puisque nous avons principalement puisé nos renseignements du côté des inspecteurs de l'Administration. Nous avons partiellement compensé ce déséquilibre en invitant les critiques et les commentaires de personnes du secteur privé de l'aviation, au sujet des régimes d'inspection et d'application de la loi, et en étudiant les problèmes juridiques auxquels fait face un groupe d'inspecteurs privés : les TEA[20].

B. La sécurité aérienne et les régimes d'inspection

La dure réalité de la sécurité aérienne s'exprime en termes d'accidents mortels et non mortels. En 1978, la revue *Flight International* a fait des comparaisons entre divers pays en fonction du nombre d'accidents et de décès, et au moyen de plusieurs méthodes de classement : le Canada arrivait alors au treizième rang. Au début de 1985, la même revue mentionnait que le Canada :

> [TRADUCTION]
> [...] s'est hissé à la huitième place, peut-être en raison de l'enquête sur la sécurité ordonnée en 1981 par l'État en réponse à l'analyse publiée en 1979 par *Flight International*. Le Canada reste largement en-dessous de la moyenne en ce qui concerne le nombre d'écrasements d'avions (A248, p. 32)[21].

L'enquête publique en cause (voir B24) a contribué à l'avènement de changements importants sur le plan administratif[22]. Le Groupe Aviation de Transports Canada (GATC) est le principal organe administratif fédéral responsable de la réglementation de l'aviation. Les modifications apportées ont eu de profondes répercussions sur la répartition du personnel entre les divers services d'inspection du GATC; ce qui ressort manifestement du nouveau texte de loi applicable, et notamment des dispositions confiant l'application des règlements à une nouvelle direction, améliorant les directives internes, prévoyant des ententes de délégation interministérielle et de nouveaux programmes de formation. Il subsiste néanmoins des problèmes sérieux, de nature plus globale, que nous aborderons indirectement ci-dessous.

Malgré l'importance des fonctions d'inspection pour la sécurité aérienne, d'autres aspects du système méritent d'être signalés. Ainsi, on attribue à l'échelle hiérarchique réduite, c'est-à-dire la possibilité pour les membres de l'équipage et du personnel de discuter avec leurs supérieurs (voir A248, p. 29), le bon dossier de sécurité de

---

20. Notre démarche a essentiellement consisté à interroger plusieurs TEA dans une région; nous avons également assisté à des réunions régionales d'associations de TEA. Les problèmes auxquels font face ces spécialistes illustrent bien le dilemme vécu par les intervenants privés qui d'une part, doivent exécuter des fonctions au nom de l'État et, d'autre part, ont certaines obligations envers leurs employeurs privés. Les TEA ne sont pas regroupés en associations professionnelles bien structurées et ils sont donc laissés à eux-mêmes pour résoudre individuellement les nombreux problèmes potentiels de conflits d'intérêts.

21. Voir également A247.

22. Ainsi, deux nouveaux organismes ont été créés : le Bureau canadien de la sécurité aérienne et le Tribunal de l'aviation civile; des changements majeurs ont par ailleurs été implantés au ministère des Transports.

l'Australie. Ce facteur est également important en ce qui concerne l'inspection de la sécurité aérienne, qu'elle soit le fait de fonctionnaires ou d'inspecteurs privés.

La déréglementation des aspects économiques de l'aviation pourrait cristalliser les problèmes dans d'autres domaines, les inspections par exemple, qui sont effectuées afin de vérifier que le personnel, le matériel et les services aériens répondent aux normes de sécurité. On pourrait affirmer que le fait de voyager en avion constitue en soi un acte de foi dans la sécurité aérienne et dans les éléments du système, notamment l'inspection. La mesure de la sécurité aérienne est une science inexacte et les améliorations de la sécurité sont au moins aussi difficiles à évaluer. Dans le même ordre d'idées, il est difficile de relier à tel ou tel facteur les améliorations ou les détériorations réelles de la sécurité. Il est plus facile d'attribuer la responsabilité des échecs d'un système de sécurité à l'occasion des enquêtes menées sur des accidents ou des incidents précis. L'État et les intervenants du secteur privé doivent néanmoins poursuivre leurs évaluations et apporter les modifications nécessaires pour tenter d'améliorer la sécurité, indépendamment des contraintes de la déréglementation[23].

L'Administration joue son rôle par le biais de divers organismes et de leurs employés, notamment les inspecteurs. L'industrie privée de l'aviation fait également appel à des inspecteurs. Qu'ils soient fonctionnaires ou employés du secteur privé, les inspecteurs accomplissent des fonctions variées qui, tout compte fait, élargissent et nuancent la signification du concept d'inspection. De fait, nombre de personnes qui se livrent à des tâches d'inspection ne sont pas qualifiées «d'inspecteurs» mais sont, à de nombreux égards, responsables du maintien et de la promotion des intérêts publics et privés dans la sécurité aérienne.

Les évaluations de la sécurité aérienne constituent des points de repère pour toutes les parties intéressées par ce sujet. Toutefois, ce sont des critères secondaires qui retiennent l'attention des inspecteurs : qualifications du personnel, qualité du matériel et des services. Il s'agit essentiellement d'un travail préventif de routine : entretien, maintenance, essais, surveillance, discussions et ainsi de suite. C'est donc en mettant l'accent sur les tâches susceptibles d'améliorer la sécurité qu'on atteint l'objectif systémique de la sécurité aérienne. Un régime d'inspection permettra ou non d'assurer ou d'améliorer la sécurité, mais ce débat est affaire d'analyse et de jugements de valeur, et dépasse le cadre du présent document.

L'administration des régimes d'inspection de la sécurité aérienne pose de nombreux problèmes auxquels on peut parfois remédier au moyen d'adaptations juridiques. Toutefois, il faut se garder des prémisses simplistes et tenter de discerner les racines des problèmes. Certains sont propres au domaine de l'aviation; d'autres sont typiquement canadiens; d'autres encore relèvent de l'administration publique et du droit. Dans la présente étude de cas, nous analyserons certains problèmes concrets et les solutions qui y ont été apportées dans le contexte spécifique de l'inspection de la sécurité aérienne, ce qui nous permettra de soulever des questions d'intérêt universel en matière d'inspection.

---

23. La déréglementation facilite l'entrée sur le marché; l'apparition de nouvelles lignes aériennes fait augmenter la demande de personnel et les inspecteurs sont des candidats tout désignés pour ces nouveaux postes. Par conséquent, on aura peut-être du mal à recruter des inspecteurs au moins durant la première phase de la déréglementation, situation qui pourrait changer lorsque la concurrence aura fait ses premières «victimes». Voir A61.

Le transport aérien et l'inspection de la sécurité aérienne ont connu une progression phénoménale au Canada, comme l'illustrent les exemples du tableau suivant :

Tableau I : Aviation canadienne et inspection, 1948-1985[24]

	1948	1960	1985
Passagers (milliers)	919	4 830	29 000
Kilomètres de vol (millions)	529	4 507	48 812
Kilogrammes de fret (milliers)	15 693	95 401	498 199
Kilogrammes de courrier (milliers)	4 034	15 709	82 458
Heures de vol (milliers)	292	879	2 434
Aéronefs enregistrés	2 021	5 318	26 801
Brevets de pilotage	4 353	19 153	60 838
Licences de technicien d'entretien d'aéronefs		1 953	6 300 +
Services d'inspection de l'État (années-personnes)	33		713 (1984)

Les auteurs d'un rapport de gestion publié à la fin des années soixante-dix faisaient observer que certaines de ces difficultés de croissance ont particulièrement touché le Groupe des inspecteurs de l'aviation civile. Auparavant, le nombre relativement restreint de clients permettait une organisation relativement souple, les relations du Groupe avec l'industrie étant dans une certaine mesure assez informelles (voir B71, p. 2).

Des progrès considérables ont été réalisés dans la réorganisation de la réglementation de la sécurité aérienne depuis la fin des années soixante-dix. Le Ministère a avancé à pas de géant[25], avec l'aide d'une Commission royale (voir B24) et d'autres études (voir par exemple B11, 1985, par. 13.1 et suiv.), pour améliorer la réglementation de la sécurité aérienne, y compris les régimes d'inspection. La proclamation en 1985 d'une nouvelle *Loi sur l'aéronautique* (C30) correspond à l'apogée de ce mouvement de réforme, qui se poursuit par le biais de diverses mesures : consolidation et rationalisation de la législation déléguée, et renouvellement continu de l'administration. Transports Canada a pris à cet égard de nombreuses mesures pour améliorer l'organisation et la réglementation de ses régimes d'inspection et des particuliers autorisés à accomplir ce genre de travail, ce qui supposait une meilleure compréhension de la double nature de l'action administrative : surveillance et prestation de services.

Les inspecteurs peuvent exercer une surveillance grâce à leurs pouvoirs de pénétrer dans divers lieux et dans les aéronefs pour y faire des inspections, d'obtenir des mandats afin de saisir les preuves d'infraction à la législation, et de détenir les aéronefs qui ne sont pas en état de voler. Ces activités de surveillance sont probablement celles qui viennent spontanément à l'esprit, mais les «services» que fournissent les inspecteurs

24. Les données contenues dans ce tableau sont tirées de : B87, B109, B110.

25. Le Ministère a constitué un Groupe de travail sur la sécurité aérienne, chargé de contribuer à la réforme de la législation et de l'organisation interne de ses régimes d'inspection. Le Groupe de travail a rédigé plusieurs documents qu'il a utilisés à des fins de consultation, et dont plusieurs traitaient directement des problèmes juridiques relatifs à l'inspection. Voir par exemple B91.

dans le cadre de leurs fonctions sont moins bien compris, tant en théorie qu'en pratique. Par exemple, un inspecteur approuve, conseille et accomplit toute une gamme de fonctions de communication; ces tâches occupent une grande partie de son temps et sont justifiées dans la mesure où elles contribuent à la sécurité aérienne. L'inspecteur n'est pas un policier au sens communément donné à ce mot au Canada. Les mesures de contrainte ne constituent qu'un aspect du travail d'un inspecteur de la sécurité aérienne, ce que reflètent par exemple les pourcentages attribués aux postes-repères établis par le Conseil du Trésor dans ses normes de classification pour le Groupe de la navigation aérienne (voir B43, B44).

Le présent document mentionne les divers intervenants en matière d'inspection de la sécurité aérienne, et explique la nature du système d'inspection lui-même. Cela nous a semblé nécessaire afin d'élaborer diverses solutions possibles quant à la participation des inspecteurs des secteurs public et privé en ce domaine. Lorsque ces questions seront mieux comprises, l'État pourra faire des choix de réforme plus éclairés.

C. Les objectifs de la recherche sur le terrain

Qui sont les inspecteurs? Quels sont leurs pouvoirs et leurs responsabilités? Quelle est la nature véritable de l'inspection et à quel régime juridique devraient être assujetties les méthodes d'inspection? Ce sont là les questions fondamentales auxquelles il faut répondre avant d'envisager une réforme du droit en ce domaine. Toutefois, il ne suffit pas pour ce faire d'examiner la législation et les précédents. Nous avons donc entrepris une recherche sur le terrain en nous donnant les objectifs suivants :

1) observer le droit «en action»;
2) identifier les tendances dans la mise en application des règlements;
3) tenter d'établir un lien entre le régime juridique officiel et les méthodes utilisées en pratique;
4) mieux connaître les limites des activités des inspecteurs;
5) découvrir les motifs des divergences régionales dans les mesures d'application de la loi et l'observation des normes;
6) recueillir des renseignements anecdotiques sur les forces et les lacunes des régimes d'inspection;
7) analyser l'impact de la *Charte canadienne des droits et libertés* sur les activités des services d'inspection;
8) examiner le recours aux procédures formelles pour contrôler l'exercice officiel des pouvoirs discrétionnaires;
9) examiner les méthodes utilisées pour juger les contrevenants;
10) étoffer nos connaissances sur les relations avec les administrés;
11) évaluer l'incidence du recours aux sanctions et aux menaces;
12) évaluer l'influence des idéologies et des valeurs professionnelles sur les résultats obtenus, et sur les méthodes des services d'inspection;
13) constituer une base d'analyse des stratégies d'application positive de la loi;

14) recueillir des renseignements pour étayer les autres travaux de la Section de recherche en droit administratif.

Même s'ils s'inscrivaient dans la ligne de pensée des thèmes abordés dans le document de travail nº 51, ces objectifs étaient néanmoins limités par certaines idées préconçues au sujet des inspecteurs et de l'inspection. Nous avons donc jugé important de garder comme point de référence le compte rendu intégral des recherches effectuées sur le terrain[26]. Par ailleurs, d'autres problèmes fondamentaux, qui restent entiers, restreignent les objectifs de la recherche, et notamment les questions découlant de la situation juridique des inspecteurs privés, ou intermédiaires, et les questions d'ordre interne telles la délégation de pouvoirs et l'articulation des directives internes. Sans recherche sur le terrain, ces questions n'auraient peut-être pas fait l'objet d'une attention suffisante; par ailleurs, elles illustrent bien comment des objectifs de recherche peuvent être modifiés. Les constatations faites en regard des objectifs énoncés nous ont permis de mieux comprendre les inspecteurs et le concept d'inspection. En dernière analyse, ces constatations ont probablement été plus utiles pour la réforme du droit que les objectifs initialement fixés à la recherche sur le terrain[27].

II. L'inspection : sa nature et son exécution

Dans cette partie, nous commenterons deux aspects de l'inspection de la sécurité aérienne : les normes écrites et le déroulement concret des inspections de sécurité aérienne. Nous explorerons le double rôle de l'inspecteur, qui doit à la fois prendre des décisions à caractère obligatoire et assurer un service, et démontrerons grâce aux observations faites sur le terrain qu'une grande partie des fonctions d'inspection de l'Administration consiste à vérifier le travail des inspecteurs privés.

A. Le déroulement pratique des inspections de sécurité aérienne

Cette partie est fondée sur les observations faites sur le terrain et sur une analyse du concept d'inspection. Étant donné les ressources limitées consacrées à cette recherche, ce compte rendu ne saurait être exhaustif, nos observations n'étant que des «instantanés». Toutefois, les inspections de routine observées et les commentaires spontanés recueillis sont selon nous représentatifs de la situation générale.

---

26. L'auteur a préparé des comptes rendus intégraux, puis des versions subséquentes où l'identité des individus et les lieux ont été omis. On trouvera un résumé de la recherche effectuée sur le terrain dans la section intitulée «Le déroulement pratique des inspections de sécurité aérienne».

27. Les fonctionnaires du Ministère ont été tenus pleinement informés à toutes les étapes de l'étude, y compris la planification, la recherche sur le terrain et l'analyse.

1. Observations sur le terrain

Nous avons effectué des visites dans quatre régions pour y observer comment se déroulent en pratique les inspections. L'auteur a participé à une mission de surveillance dans trois de ces régions et, dans la quatrième, la mission de surveillance a été suivie d'une seconde visite à l'invitation de l'Association régionale des TEA, pour observer une inspection de routine dans la région en question. Les observations faites ci-dessous sont tirées des nombreuses notes prises au cours de ces visites, l'identité des inspecteurs et les lieux géographiques ayant été omis.

L'étude sur le terrain a été entreprise afin de comprendre la nature concrète du concept d'inspection, ses objectifs, ses forces et ses lacunes. Nous avons jugé nécessaire d'apporter, en prévision des recherches ultérieures, une perspective permettant d'aborder les véritables problèmes sans juridisme excessif. Cependant, ces recherches étant axées sur la réforme du droit, il fallait tenir compte, dans le cadre de l'étude sur le terrain, des moyens juridiques susceptibles d'améliorer les régimes d'inspection publics. Par ailleurs, les visites sur le terrain ont également incité l'auteur à s'interroger sur la situation des inspecteurs privés; cette question, qui n'était pas évidente avant le début de la recherche, aurait pu être totalement oubliée.

L'organisation des diverses directions du GATC est exposée plus en détail dans le présent document, sous la rubrique «Organisation». Soulignons, pour ce qui concerne la présente partie, que des représentants de la direction responsable de l'application des règlements (c'est-à-dire des «spécialistes de la mise en application») ont participé à chacune des missions de surveillance que l'auteur a pu observer. Par ailleurs, des inspecteurs d'autres directions, Navigabilité et Transporteurs aériens par exemple, ont assisté à chaque mission; un inspecteur de la Commission canadienne des transports (CCT) et un autre du Groupe de gestion des aéroports du Ministère ont respectivement participé à une autre mission.

Dans cette partie, les observations recueillies sur le terrain sont réunies sous les titres suivants : Surveillance et mise en application, Supervision et services, et Relations.

a) *Surveillance et mise en application*

L'auteur a accompagné les inspecteurs au cours de trois missions exécutées dans le cadre d'un Plan directeur régional de surveillance. Malgré les ententes prévues, les équipes ne comptaient pas toujours de représentants de haut niveau des services d'inspection de la sécurité, à l'exception de la direction chargée de l'application des règlements, ce qui avait pour effet d'affaiblir un potentiel de surveillance déjà passablement entamé par de longues heures de vol. Un cadre de la direction responsable de l'application des règlements a attribué la piètre composition de l'équipe à des difficultés d'horaires.

L'auteur s'est ainsi familiarisé avec l'idée que se font les inspecteurs du concept de «surveillance». Les inspecteurs de plusieurs directions du GATC utilisent des avions de l'État pour se rendre dans les secteurs éloignés de leurs régions respectives effectuer des visites d'inspection à l'improviste. Les méthodes concrètes de surveillance varient d'une mission à l'autre.

Au cours d'une mission au moins, les inspecteurs se sont livrés à une inspection très sommaire, alors qu'ils auraient pu vérifier de nombreux aéronefs et exploitants.

Pour certains spécialistes de la mise en application (*infra*, p. 30), le but de la surveillance est de «manifester une présence». Certaines équipes jugent suffisant de se manifester en atterrissant dans le secteur, mais sans vérifier les avions ni les activités des exploitants, estimant remplir leur mission de surveillance par leur seule présence. Cette idée ne manque pas d'intérêt à certains égards, étant donné notamment que le travail d'inspection repose sur un ensemble de relations entre les inspecteurs et les intervenants privés. Nous reviendrons sur cet aspect.

À l'occasion d'une réunion de gestion tenue dans une région, l'auteur a pu obtenir des précisions sur les statistiques d'activité et caractéristiques de cette région, et sur les problèmes particuliers aux services de navette aérienne, qui expliquent en partie la signification donnée au concept de surveillance dans ce district. Avant la mission, les fonctionnaires responsables de l'application des règlements ont discuté des incertitudes que posent les cas de vol en surcharge et le moyen de défense de nécessité qu'un exploitant peut invoquer pour les évacuations d'urgence. Les spécialistes de l'application des règlements n'ont pas effectué de tâches de surveillance directe (contrôle, questions, etc.) durant cette mission, jugeant que leurs fonctions s'apparentent surtout aux relations publiques et qu'ils ne doivent pas «harceler» les exploitants privés. Étant donné que les agents des directions de la navigabilité et des aéroports affectés à cette mission avaient relativement peu d'expérience, deux spécialistes de l'application des règlements, anciens agents de la Gendarmerie Royale du Canada, dominaient l'équipe. À la plupart des escales de cette mission, ils ont communiqué avec les représentants du détachement local de la GRC et ont consacré le plus clair de leur temps de travail au sol avec eux à examiner des dossiers et échanger des renseignements.

Ces missions sur le terrain ont permis à l'auteur de prendre clairement conscience du rapport fréquent entre les problèmes de sécurité aérienne et les autres infractions commises dans les régions reculées, par exemple le braconnage, les incendies criminels, etc. Cela crée des liens naturels entre les policiers et les autres personnes chargées de l'application des règlements et des inspections. Compte tenu de l'immensité des régions couvertes, des longues heures passées en avion afin d'aller effectuer des inspections en région éloignée, et des autres restrictions qui grèvent les ressources matérielles du GATC, l'aide de la police est inestimable.

À l'occasion d'une visite dans un village, les inspecteurs et d'autres employés du GATC n'ont pu s'entendre sur les méthodes de mise en application des règlements. Un représentant de l'Administration fédérale affirmait catégoriquement que le règlement devrait être strictement appliqué aux contrevenants, alors qu'au moins un spécialiste de la mise en application prétendait au contraire que les infractions mineures ne justifient pas une telle rigueur.

Dans l'ensemble, les inspecteurs sont à même de séparer l'ivraie du bon grain, et savent comment mettre à profit les visites d'inspection à l'improviste. L'auteur a participé à une mission de surveillance planifiée durant laquelle les inspecteurs se sont installés dans une ville minière reculée, base d'un exploitant «récalcitrant» bien connu. La journée complète passée dans cet endroit a illustré les nombreux moyens utilisés par les inspecteurs pour se procurer des renseignements : téléphone arabe, concurrents et d'autres sources encore. Cette visite a mis en lumière les difficultés qu'éprouvent les

inspecteurs à obtenir des renseignements dignes de foi, et lorsqu'ils exercent leurs fonctions de surveillance et doivent prendre des décisions face à un interlocuteur hostile. L'exploitant récalcitrant en question a donné un aperçu de sa ténacité et de sa résistance à l'occasion de discussions sur les incertitudes découlant des changements continuels de la réglementation. Les discussions prolongées et les échanges parfois animés, principalement au sujet des exigences relatives à la documentation et à l'entretien des appareils, nous ont donné une idée des fonctions les plus ardues des inspecteurs. L'imposition de mesures correctives à un contrevenant notoire n'est pas chose facile. Durant cette visite, les inspecteurs n'ont détecté que des irrégularités mineures dans la documentation, qui ne justifiaient pas en elles-mêmes l'interruption du service aérien assuré par cet exploitant.

Un spécialiste de la mise en application a émis plusieurs opinions sur la façon de conduire une inspection et l'insuffisance des ressources pour répondre aux besoins régionaux. Il a également raconté des anecdotes sur la façon dont il avait «réglé» certains cas, et sur les problèmes sérieux auxquels se heurtent les inspecteurs du GATC lorsqu'ils sollicitent des conseils juridiques des avocats du ministère de la Justice ou leur demandent d'engager des procédures. Ce fonctionnaire a soutenu notamment ne pas pouvoir communiquer facilement avec les conseillers juridiques, qui n'accordent pas une très grande importance aux violations des règles de la sécurité aérienne.

Lorsqu'ils détectent des infractions possibles (vol en surcharge, navigabilité, licences et application des règlements), les inspecteurs doivent convenir rapidement, parfois sur-le-champ, des mesures à prendre. L'attitude des inspecteurs à l'égard des personnes soupçonnées d'infraction se révèle dans ce genre de situation; ainsi, ils hésitent à imposer des sanctions sauf s'il s'agit d'infractions délibérées ou répétées. Les observations faites sur le terrain soulignent l'importance des décisions prises sur les lieux mêmes; la décision de vérifier une rumeur, d'émettre un avis ou d'examiner plus attentivement la documentation pourrait prévenir un incident. Il est devenu clair que l'expérience et le jugement font partie des qualités nécessaires d'un bon inspecteur.

b) *Supervision et services*

Les inspecteurs exercent une supervision et assurent des services dans leurs domaines de spécialité. Ces aspects se chevauchent à certains égards, mais ils sont généralement distincts. Et bien que l'inspecteur ait le pouvoir de prendre des mesures préventives ou correctives, ce n'est généralement pas l'attitude qu'il adopte lorsqu'il rencontre la partie faisant l'objet de l'inspection. La seule présence de l'inspecteur contribue à l'accomplissement de sa mission de surveillance, mais ses activités ont généralement plus rapport avec la prestation de services. Par exemple, il donne des conseils et des renseignements, accorde des permissions et tient des registres. Par le contrôle qu'il exerce sur le travail des intervenants privés, l'inspecteur assure un service important pour la sécurité aérienne.

Le conflit entre les fonctions de supervision et de services est une facette fondamentale du dilemme de l'inspection. Certains gestionnaires de l'Administration ne reconnaissent pas cette double responsabilité. Ainsi, un directeur d'aéroport s'est dit d'avis que ses employés devaient assurer des services mais non exercer une surveillance,

qu'ils n'étaient pas des délateurs ni des policiers, et n'étaient pas tenus de participer à la mission globale de surveillance du ministère.

Dans la plupart des cas, les spécialistes de l'application des règlements réagissent à une situation ou font enquête à la suite d'un rapport, tandis que les inspecteurs des autres directions, grâce aux observations qu'ils effectuent de façon suivie et à leurs rapports avec le secteur privé, tentent de faire fonctionner le système. Il y a des exceptions cependant. Par exemple, nous avons assisté à un exposé intitulé «Équité et fermeté» donné par des agents de la direction de l'application des règlements, et inspiré de la position officielle du GATC en cette matière. Nous nous sommes alors demandé si l'on avait raison de confier cette fonction à des employés chargés de l'application des règlements, doute qu'ont renforcé les remarques de l'équipe sur le manque d'intérêt manifeste de l'auditoire.

Une des missions nous a donné d'autres exemples des divergences d'approche entre les spécialistes de l'application des règlements et les inspecteurs des autres directions, les premiers exprimant très franchement leur point de vue. Par exemple, certains estiment qu'il y a disproportion entre le temps consacré au travail de bureau et aux activités sur le terrain (soit une semaine et trois semaines respectivement). Par ailleurs, les fonctions d'inspection et d'application des règlements leur semblent incompatibles, même s'ils considèrent la surveillance comme un exercice de «relations publiques». Durant les missions de surveillance, leur fonction première consiste selon eux à manifester leur présence et à assurer le suivi des enquêtes en cours. En outre, le maintien de rapports avec les policiers de la GRC leur paraît essentiel à l'efficacité globale du régime d'inspection. Enfin, ils se plaignent amèrement du manque de ressources, tant en personnel qu'en aéronefs, qui nuit à la mise en application des règlements.

Durant l'une des missions sur le terrain, l'auteur a constaté que l'équipe de surveillance adaptait son rythme en fonction du travail accompli par l'inspecteur de la navigabilité. Ce dernier vérifiait les livrets techniques et les carnets de bord et émettait des avis d'état et d'inspection d'aéronef. Effectuant à chaque occasion une vérification détaillée des aéronefs et de la documentation, cet inspecteur de la navigabilité a montré par son comportement l'image même du «bon inspecteur».

Nous avons pu observer un inspecteur examiner un moteur d'hélicoptère destiné à l'exportation, et assister aux discussions avec les responsables de l'entretien sur la façon de régler les problèmes que pose une pièce de moteur défectueuse, ce qui nous a donné d'autres exemples des méthodes de travail des inspecteurs : s'assurer que la documentation est en règle et travailler de concert avec les intervenants du secteur privé, afin de trouver des solutions. Cet exemple de collaboration, faite d'aide et de conseils, illustre le volet «services» du travail d'inspection.

Les inspecteurs ont des opinions allant d'un extrême à l'autre au sujet de leurs responsabilités, d'aucuns jugeant qu'ils doivent uniquement appliquer les règlements ou faire de la surveillance, certains estimant qu'ils doivent exclusivement assurer des services, et d'autres enfin considérant qu'ils ont un rôle mixte. Selon les directions auxquelles appartiennent les agents, l'une ou l'autre de ces perceptions peut s'avérer juste, et l'on peut identifier l'attitude qui s'impose à cet égard en examinant la législation et les directives internes du GATC, ce que nous ferons ci-dessous.

Étant donné les points de vue exprimés par les spécialistes de l'application des règlements et le personnel des aéroports sur l'incompatibilité entre les fonctions relatives à l'application des règlements et la prestation de services, l'auteur a été tenté d'élaborer une théorie de l'inspection et de déterminer les fonctions susceptibles d'être accomplies simultanément par les inspecteurs de l'Administration.

c) *Relations*

L'auteur a accompagné les inspecteurs de la navigabilité durant des inspections de routine d'aéronefs et a assisté à leurs conversations avec les équipages. L'un des inspecteurs revenait constamment sur l'importance des relations avec le personnel des lignes aériennes, soulignant que les inspecteurs de la navigabilité veulent avant tout rectifier les situations laissant à désirer. Ils y parviennent en maintenant un réseau étendu de contacts dans l'industrie, en vérifiant les manuels et, de façon plus générale, en mettant à contribution toutes les sources d'information disponibles. L'inspecteur de la navigabilité s'est comporté avec diplomatie, même avec les clients difficiles, soulignant que de nombreux problèmes découlent de l'utilisation de rapports incomplets. En outre, l'inspecteur de la navigabilité a exprimé son désaccord au sujet de l'application des règlements; en particulier, il n'estimait pas toujours opportun de prendre des mesures de contrainte lorsque, par exemple, les TEA signalent une difficulté. Commentant les responsabilités des TEA, il a souligné l'importance des relations interpersonnelles et d'une formation commune.

Selon les inspecteurs de la navigabilité, les méthodes d'application des règlements ont changé dernièrement, les inspecteurs du GATC ayant maintenant adopté une approche plus conciliante. Pourtant, les exploitants privés continuent d'éviter les inspecteurs qui, dans certains cas, doivent jouer «au chat et à la souris». Ainsi, les inspecteurs ont rendu visite à un exploitant qui éprouvait constamment des difficultés sur le plan de l'entretien, notamment en raison du roulement élevé de personnel et des problèmes de contrôle et de gestion de ce service. Selon les inspecteurs de la navigabilité, les fonctions d'entretien sont les premières sacrifiées en période économique difficile.

Les inspecteurs de la navigabilité jugent que les relations avec les TEA sont très importantes, puisque les renseignements au sujet des problèmes d'entretien leur sont la plupart du temps communiqués confidentiellement. D'autres types de problèmes moins immédiats ont également été abordés, par exemple celui des fabricants qui ont une grande latitude pour imposer les modalités et la fréquence des visites de service, et en abusent parfois.

L'auteur a observé l'inspection d'un aéroport municipal, durant laquelle l'inspecteur a pu, grâce à sa courtoisie, établir des relations stables et constructives avec le directeur d'aéroport.

Nous avons assisté à la réunion mensuelle d'une association régionale de TEA, où diverses opinions ont été exprimées au sujet de l'inspection, de Transports Canada, etc. Les TEA estiment par exemple qu'ils devraient pouvoir prolonger l'intervalle entre deux révisions. Certains TEA s'estiment généralement plus qualifiés que les inspecteurs de l'Administration qui vérifient leur travail. Selon eux, les méthodes d'inspection de l'Administration sont souvent détournées et manquent d'uniformité, ce qui les conforte

dans leur opinion au sujet de la mauvaise communication entre eux et les inspecteurs de l'État. Les TEA expriment également leurs craintes croissantes sur les plans de la responsabilité et de l'éthique professionnelles[28]. Nous avons pu ainsi obtenir un aperçu des relations entre les inspecteurs privés ou intermédiaires (les TEA), et les inspecteurs de la navigabilité du GATC, et de leurs responsabilités respectives. En réalité, lorsque l'on considère le TEA comme un inspecteur privé, sa situation suscite de nombreuses questions juridiques, qui modifient la dynamique simple à laquelle nous sommes habitués : inspecteurs de l'État et intervenants privés.

En résumé, nous avons participé aux missions sur le terrain afin de concrétiser l'étude sur les inspecteurs et les régimes d'inspection, dont la nature et les problèmes réels ont pu ainsi être analysés. Les inspecteurs jouent un rôle à la fois privé et public : il faut donc examiner leurs pouvoirs, leurs obligations et leurs responsabilités en fonction des missions particulières qui leur sont confiées. Par ailleurs, le travail d'inspection comporte de nombreuses fonctions qui sont mal comprises. De fait, les services tels la délivrance de certificats, la formation et la communication de renseignements pourraient fort bien prédominer, même si bon nombre de personnes pensent que la surveillance et l'application des règlements constituent les aspects les plus importants du travail d'inspection. Nous avons pu observer qu'un travail d'inspection consiste dans le meilleur des cas à effectuer une deuxième vérification des normes de sécurité, dont le secteur privé reste néanmoins le premier responsable.

Le travail d'inspection lui-même est effectué par des spécialistes venant de tous les horizons. L'Administration recrute ses inspecteurs dans de nombreuses professions : ingénieurs, spécialistes de l'entretien, personnel navigant, policiers, militaires, etc. Par ailleurs, elle délègue certaines fonctions «d'inspection» à de nombreuses personnes du secteur privé provenant de ces divers milieux. L'auteur en a acquis la conviction durant l'enquête sur le terrain, ce qui l'a amené par la suite à examiner le système de délégation et de directives internes du Ministère, ainsi que les autres méthodes de contrôle des fonctions d'inspection. La gestion de plusieurs disciplines dans un secteur réglementé pose des problèmes considérables de logistique, tant sur le plan de l'administration publique que du droit.

De plus, l'enquête a permis d'amorcer une réflexion sur le pouvoir des inspecteurs de prendre des décisions touchant les droits privés : quelle est la nature précise du pouvoir délégué? Cette question, ainsi que les instructions spécifiques données par le Ministère pour l'exercice des pouvoirs décisionnels, nous ont semblé intéressantes dans le cadre de la présente étude. Nous en traiterons ci-dessous en examinant la nature des régimes d'inspection et les détenteurs des fonctions d'inspection.

---

28. Voir *infra*, note 47 et le texte y afférent.

2. La double nature du travail d'inspection

Le nombre d'infractions décelées, d'enquêtes et de décisions[29] est un outil commode pour évaluer la productivité des inspecteurs et d'autres aspects de leur travail. Malheureusement, cet indice peut donner une idée tronquée du véritable rendement d'un service d'inspection puisqu'il reflète certains aspects de la participation des inspecteurs à la mise en application des règlements, mais ne renseigne pas sur les services qu'ils fournissent.

On estime généralement que seule une faible proportion des infractions aux normes de la sécurité aérienne sont décelées, et que parmi ces infractions, environ un tiers sont mises au jour par les inspecteurs du GATC (voir B94). Si les enquêtes sur ces infractions étaient confiées à la GRC, le GATC pourrait se trouver confiné à un rôle d'appui. Toutefois, cette observation ne tient pas compte du fait que la plupart des inspecteurs du GATC font très peu d'enquêtes sur le terrain. Sans la communication constante entre les inspecteurs de l'Administration et le secteur privé, le public canadien en serait réduit à faire confiance aux bonnes intentions du secteur privé et à la police pour découvrir les infractions une fois que le mal est fait. Les inspecteurs assurent de nombreux services, donnant par exemple des conseils, des renseignements, des permissions et des avertissements, et tenant des registres : le travail d'inspection ne se résume donc manifestement pas à l'application des règlements. Représentant de première ligne de l'État, l'inspecteur doit rester conscient de son double mandat : surveillance et services.

Si l'on s'en tient strictement à la lettre de la législation, on pourrait croire que le travail des inspecteurs consiste à déceler les infractions et à imposer des sanctions. Même s'ils se réservent cette possibilité et imposent des sanctions à l'occasion, la persuasion reste leur moyen d'action privilégié. Il ne faudrait pas y voir la dégénérescence d'une bonne volonté, mais plutôt reconnaître qu'en pratique, la préoccupation primordiale des inspecteurs et des administrés est d'assurer la sécurité aérienne. On ne saurait donc que se féliciter du fait que le travail des inspecteurs tende vers cette fin et qu'ils privilégient la communication, imposant rarement des sanctions. Malgré tout, certains inspecteurs maintiendront qu'ils s'occupent exclusivement d'application des règlements et n'ont pas pour fonction d'assurer un service ou de maintenir les relations avec le secteur privé. D'autres prétendront en revanche qu'ils n'ont aucune responsabilité en ce qui concerne la mise en application de règlements. En réalité, l'inspecteur a un rôle hybride, devant à la fois superviser et assurer des services, selon la vocation de la direction dont il relève. Pour Transports Canada, la perception correcte de ce rôle peut se déduire du cadre législatif et des directives internes officielles, que nous analyserons ci-dessous.

La dualité du concept d'inspection a une connotation différente pour les inspecteurs privés, puisqu'ils doivent à la fois servir l'Administration et rendre compte des résultats de la surveillance qu'ils exercent sur d'autres acteurs du secteur privé. En tant qu'intervenants privés accomplissant des fonctions publiques, les inspecteurs privés se

29. Voir par exemple B94. Le Ministère établit des projections du nombre réel d'inspections; ainsi, dans une étude sur la fréquence des inspections réglementaires menées en juillet 1984, le Ministère a distingué 224 catégories de «vérifications, inspections et surveillance». Il a évalué les ressources d'inspection nécessaires en additionnant ces catégories, puis en tenant compte du nombre d'administrés assujettis à l'inspection et de la fréquence d'inspections prévues (à l'occasion, bimensuelle, triennale).

trouvent donc en situation conflictuelle. Or, il faut tenir compte de cette dualité et des conflits potentiels qui en découlent lorsqu'on évalue les aspects juridiques et pratiques de l'inspection.

B. Le cadre officiel : les normes écrites

1. Les accords internationaux

Plusieurs accords internationaux ont une incidence indirecte sur la sécurité aérienne, en matière de responsabilité pour les dommages par exemple, mais à strictement parler, l'inspection de la sécurité aérienne est essentiellement régie par un accord fondamental et ses annexes.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) fut créée aux termes d'un accord conclu par cinquante-deux États réunis à Chicago en 1944, et a reçu le mandat d'adopter des règles de droit assurant le développement ordonné de l'aviation civile[30]. L'OACI a permis la standardisation de l'industrie au moyen d'ententes constatées dans des annexes, adoptées et révisées périodiquement par plus de cent cinquante États membres.

Ces annexes, connues sous le nom de Normes et pratiques recommandées (NPR), sont extrêmement détaillées et nous ne tenterons pas ici de les résumer. Toutefois, nous en mentionnerons deux, qui constituent des exemples particulièrement bien choisis dans le cadre de la présente étude sur les inspections de navigabilité effectuées par les inspecteurs de l'Administration et du secteur privé.

Les normes de l'annexe 1, *Délivrance de licences au personnel*, traitent de la délivrance des licences au personnel navigant, aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux techniciens d'entretien; les TEA dont il est question ici font partie de ce dernier groupe. Le fait que l'annexe en soit maintenant rendue à sa septième édition témoigne de la complexité des changements qui surviennent constamment dans ce domaine. On y reconnaît explicitement l'importance de la formation pour la délivrance des licences, et les manuels de formation de l'OACI contiennent des modèles qui incitent les États membres à standardiser leurs méthodes.

À l'annexe 8, l'OACI jette les bases d'une entente facilitant l'échange d'aéronefs et le transport aérien international, en uniformisant les définitions, les exigences techniques de certification et les procédures administratives uniformes établies pour la délivrance des certificats de navigabilité. Aux normes très larges prévues dans l'annexe vient s'ajouter un *Manuel technique de navigabilité*, qui établit lui-même les normes nationales de navigabilité des États membres. Étant donné l'évolution et les innovations techniques incessantes, l'OACI est conseillée par un Comité permanent de la navigabilité, qui représente les intérêts de l'industrie.

L'établissement des normes reste une préoccupation essentielle et constante de l'OACI, qui toutefois, reconnaît maintenant ce qui suit :

---

30. On trouvera une codification administrative de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* dans A57, p. 508 et suiv.

> Après avoir établi les règles et procédures techniques essentielles, l'OACI doit maintenant surtout s'attacher à améliorer leur mise en œuvre, par le moyen de documents d'information et de séminaires, plus particulièrement en ce qui touche les questions de certification et d'inspection relatives aux opérations et à la maintenance, la navigabilité, l'exploitation tous temps, la prévention des accidents et la sécurité du transport des marchandises dangereuses (B119, p. 4).

L'OACI ne s'immisce pas dans les détails de l'exploitation aérienne sur le plan national. Toutefois, elle fournit les services de spécialistes, organise des séminaires, rédige des manuels et donne d'autres conseils afin d'aider les pays à établir des mécanismes de réglementation et de surveillance internes. Compte tenu des problèmes politiques qu'éprouvent de nombreux pays, l'OACI relève là un défi de taille.

2. La législation intérieure

La Partie I de la *Loi sur l'aéronautique* s'applique, dans l'ensemble du Canada, aux personnes œuvrant dans le domaine de l'aéronautique, aux matériels aéronautiques et à tous autres objets, et à l'étranger, aux titulaires de documents d'aviation canadiens et aux aéronefs canadiens (par. 3(1)). Le ministre des Transports est donc «chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique, ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine [...]» (art. 3.2). Ces pouvoirs lui sont conférés en vertu de la compétence reconnue au Parlement fédéral par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Reference re Regulation and Control of Aeronautics in Canada* (D187).

Les responsabilités du Ministre sont très étendues et l'amènent notamment à : favoriser les progrès de l'aéronautique, entreprendre et publier des travaux et recherches techniques, gérer le matériel, établir les routes aériennes, collaborer avec les fonctionnaires fédéraux, prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits du Canada en matière de circulation aérienne internationale, offrir son concours financier, fournir des services météorologiques, procéder à des enquêtes sur tout sujet intéressant la sécurité aéronautique, etc. Manifestement, ces responsabilités élargissent considérablement le concept de «surveillance». Nous sommes d'avis que ces fonctions de *surveillance* sont en fait pour une bonne part des *services*[31]. Et le Ministre délègue bon nombre de ces responsabilités aux inspecteurs de la sécurité aérienne.

Les modifications apportées en 1985 à la *Loi sur l'aéronautique* ont consolidé les fondements juridiques des pouvoirs et contrôles exercés par les inspecteurs de la sécurité aérienne. Il reste toutefois une tâche immense à accomplir, soit la refonte de la législation accessoire, du *Règlement de l'Air* et des Ordonnances sur la navigation aérienne, en un nouveau règlement sur la navigation aérienne.

Plusieurs modifications ont été apportées à la Loi en réponse aux recommandations de la Commission royale d'enquête sur la sécurité aérienne. Ainsi, le paragraphe 3.3(1) autorise expressément Transports Canada à déléguer certains pouvoirs :

> **3.3** (1) Le ministre peut déléguer à la Gendarmerie royale du Canada ou à toute personne, avec ou sans restriction, les pouvoirs et fonctions que la présente partie lui confère, sauf,

---

31. De fait, les modifications apportées en 1985 à la *Loi sur l'aéronautique* prévoient expressément plusieurs types de services (al. 3.2*b*), *c*), *e*), *g*) et *m*)) que le Ministre peut assurer, étant chargé du «développement et de la réglementation de l'aéronautique, ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine».

sous réserve du paragraphe (3), le pouvoir de prendre des textes d'application que lui délègue le gouverneur en conseil.

Cette disposition, qui traite généralement des pouvoirs de délégation, a permis au Ministère de réorganiser les services d'application des règlements en fonction des recommandations de la Commission royale (voir B24, recommandations 65, 76, 80 et 102). De plus, la Loi autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant la «délivrance de titres» (brevets, certificats, licences et autres documents) aux délégataires du secteur privé[32].

La Loi donne au Ministre des pouvoirs que celui-ci peut déléguer aux inspecteurs, et qui lui permettent en quelque sorte de «s'ingérer» dans les droits de propriété, d'imposer des sanctions et de délivrer des titres. En ce qui concerne «l'ingérence» dans les droits de propriété, le paragraphe 7.6(1) autorise le Ministre à entrer dans un aéronef ou tout autre lieu afin de mener des inspections, d'enquêter sur tout aspect intéressant la sécurité aéronautique, de saisir des preuves et de retenir un aéronef. Le paragraphe 7.6(2) précise que les dispositions du *Code criminel* relatives aux mandats de perquisition (art. 443 à 447) s'appliquent dans les cas où, par exemple, il est impossible d'entrer avec le consentement de l'occupant des lieux, et lorsqu'on sait ou soupçonne que des infractions ont été commises. Avant que la Loi ne soit modifiée, ces pouvoirs étaient prévus au *Règlement de l'Air* (art. 219, 310, 706, 807 et 813). Par ailleurs, les paragraphes 7.6(4) et (5) donnent à un juge de paix le pouvoir de délivrer un mandat de perquisition visant une maison d'habitation. D'autres dispositions concernent particulièrement la sécurité aérienne (art. 3.7 et 3.8), mais nous ne les analysons pas dans ce document.

Les inspecteurs jouent un rôle important dans les différentes procédures menant à l'imposition de sanctions. Ces procédures sont de trois types : les infractions à option de procédure (par. 6.3(1) et (2)), les infractions punissables par procédure sommaire (par. 6.3(3), (4) et (5)), et les sanctions monétaires ou «administratives» (par. 6.6(1)). Bien que ces procédures débordent toujours le cadre du processus d'inspection sur le terrain mené par l'inspecteur, il n'en reste pas moins qu'elles dépendent toutes des renseignements fournis par les inspecteurs de l'Administration, la GRC et les délégataires privés. Les inspecteurs sont fréquemment appelés à témoigner et doivent convaincre, selon le cas, les tribunaux de droit commun, le Tribunal de l'aviation civile ou le supérieur hiérarchique de l'inspecteur, que les mesures voulues ont été prises pour obtenir la preuve des infractions.

C'est surtout en matière de délivrance de titres (brevets, certificats, licences et autres documents) que les inspecteurs exercent des pouvoirs importants dans le domaine

---

32. Art. 3.9 Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur l'aéronautique et notamment en ce qui concerne :

a) la délivrance de titres — brevets, certificats, licences et autres documents — aux personnes suivantes :

(i) les membres d'équipage de conduite des aéronefs, les contrôleurs de la circulation aérienne, les préposés à l'équipement destiné à fournir des services liés à l'aéronautique et quiconque assure de tels services,

(ii) les personnes travaillant à la conception, la construction ou la fabrication, l'homologation, la certification, la distribution, l'entretien ou l'installation des matériels aéronautiques, ainsi qu'à l'installation, l'homologation, la certification, l'agrément et l'entretien de l'équipement destiné à fournir des services liés à l'aéronautique .

de l'aéronautique. L'expression apparaissant dans la Loi, soit «document d'aviation canadien» désigne :

> Tout document — permis, licence, brevet, agrément, autorisation, certificat ou autre — délivré par le ministre sous le régime de la partie I et concernant des personnes ou des matériels, des aérodromes, des installations ou des services aéronautiques (par. 2(1)).

Cette définition est modifiée par l'article 5.6 qui prévoit ce qui suit : «Pour l'application des articles 5.7 à 6.2, est assimilé à un document d'aviation canadien tout avantage qu'il octroie». Les articles 5.7 à 6.2 de la Loi énoncent les motifs de suspension, par exemple un danger immédiat pour la sécurité aéronautique (par. 6(1) et (2)) et les raisons médicales ou d'inaptitude (art. 6.1). Les décisions en matière de suspension sont en fait prises par les inspecteurs et les autres délégataires du Ministre, et peuvent être révisées par le Tribunal de l'aviation civile (TAC) (art. 6.1 et 6.2).

Les exigences réglementaires concernant la sécurité aérienne sont précisées dans la législation accessoire régissant la délivrance des brevets, certificats et licences au personnel, les matériels aéronautiques, l'équipement et les installations de navigation aérienne, les équipements de formation aéronautique, les aérodromes, les niveaux de bruit, l'agrément des transporteurs aériens, les conditions de transport, l'application des lois, la tenue et la conservation des dossiers, et ainsi de suite (art. 3.9).

La législation accessoire portant sur la réglementation de la sécurité aérienne fait actuellement l'objet d'une refonte visant à rendre les règlements plus cohérents. De nouvelles versions des règlements ont déjà été élaborées en ce qui concerne les objets suivants : avis de suspension, annulation ou refus de renouvellement (Série 1, nº 2), le *Règlement sur les textes désignés* (c'est-à-dire ceux dont la transgression peut entraîner l'imposition d'une sanction pécuniaire) (Série 1, nº 3), et le *Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodromes* (Série VIII, nº 2).

3. Les normes canadiennes d'équité en matière d'inspection

La *Charte canadienne des droits et libertés* (C1) donne aux justiciables des garanties constitutionnelles quant aux «principes de justice fondamentale» (art. 7) et notamment le «[...] droit à la protection contre les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives» (art. 8). Les preuves obtenues seront d'ailleurs rejetées s'il est prouvé qu'elles ont été obtenues dans des circonstances telles «que leur utilisation est susceptible de déconsidérer l'administration de la justice» (art. 24).

Bien que ces critères juridiques supérieurs consacrés par la *Charte* établissent des lignes directrices impératives, en matière d'inspection comme pour les autres activités de l'Administration, la *Charte* ne constitue pas le sujet dominant du présent document.

D'habitude, les inspecteurs de la sécurité aérienne n'ont pas de difficulté à pénétrer dans les aéronefs ou autres lieux, ni à se faire communiquer les registres. De telles intrusions sont généralement acceptées dans le cours normal des affaires, la volonté de se soumettre à l'inspection étant une condition préalable aux permissions accordées par l'État. Les véritables difficultés surgissent lorsque les inspecteurs doivent participer aux

enquêtes[33]. Le GATC a donc élaboré des programmes de formation et rédigé des directives internes afin de préserver la sécurité du public tout en respectant les droits du secteur privé.

4. Les directives internes : les conseils détaillés de Transports Canada

Dans le but de communiquer les directives internes du Ministère, le GATC a préparé une série de documents[34] dont l'autorité juridique n'est pas certaine. Il est clair cependant que ces documents donnent des explications détaillées, qu'on ne peut puiser à d'autres sources juridiques, sur la façon dont les inspecteurs doivent exercer leurs pouvoirs légaux.

Le siège social du GATC produit la plupart des documents contenant les directives internes. Il ne faut toutefois pas oublier les documents élaborés dans les bureaux régionaux et par les inspecteurs individuels. Nous verrons ci-dessous quelques exemples tirés de ces documents afin de donner au lecteur un aperçu des questions qui sont abordées, aux divers niveaux, dans la catégorie générale des directives de fonctionnement.

Publié la première fois en 1982, le *Manuel de l'Application des règlements* (B83) en était à sa deuxième édition au mois de juin 1986. Initialement réservé au personnel du Ministère, ce document est maintenant à la disposition du public. La nouvelle édition, qui reflète les modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique*, expose grâce à des mises à jour périodiques la politique du Ministère. Ce document sert à informer les inspecteurs de toutes les directions du GATC des activités administratives et de l'application des règlements. Fait significatif, dans l'avant-propos de chacune des deux éditions, le ministre des Transports alors en fonction a assuré les inspecteurs qu'ils pouvaient compter sur son appui pour peu que les mesures de mise en application qu'ils prenaient soient uniformes, objectives et équitables; par ailleurs, le Ministre y souligne dans chaque cas que les actions des inspecteurs «[...] doivent toujours montrer qu'ils placent la sécurité aéronautique avant tout[35]». Forts de cet appui très clair, les inspecteurs devraient donc tendre vers cet idéal dans l'accomplissement de leur travail. Une fois de plus cependant, les objectifs du GATC sont exprimés dans un manuel, mais la législation est muette à cet égard.

Plusieurs aspects du *Manuel de l'Application des règlements* méritent qu'on s'y arrête, aux fins du présent document. Le Manuel expose en particulier les activités des inspecteurs dans le cadre du programme d'application des règlements et l'interprétation donnée par le Ministère aux «moyens de dissuasion», et comporte un tableau des sanctions.

---

33. Il existe maintenant au Canada une jurisprudence et une doctrine de plus en plus volumineuse sur les perquisitions et saisies administratives; on se reportera à ces entrées dans la troisième partie, «Bibliographie sélective».

34. Voir B83. Dans l'affaire *R.* c. *Perimeter Airlines (Inland) Ltd.* (D100), la Cour provinciale du Manitoba a jugé que le Ministre avait validement délégué à un fonctionnaire, aux termes du *Règlement de l'air*, son pouvoir de faire publier des manuels contenant des normes de navigabilité.

35. Voir B83; les assurances du Ministre sont formulées en termes substantiellement semblables dans les première et deuxième éditions du *Manuel de l'Application des règlements*.

En quelques mots, le programme d'application des règlements du GATC comporte des *activités* classifiées ainsi dans le Manuel : «prévention», «détection», «enquête» et «moyens de dissuasion». Un organigramme tiré du Manuel (tableau II) illustre la relation entre ces activités. Cette partie du Manuel donne une définition de l'inspection, l'accompagnant de lignes directrices conformes au grand principe directeur du GATC : l'application «équitable mais ferme» des règlements. Pour ceux qui sont à la recherche de critères pour l'exercice de pouvoirs discrétionnaires, le Manuel établit également les ordres de priorité et précise les critères permettant aux inspecteurs de décider sur quel cas faire enquête : «priorité absolue», «urgent», «priorité normale», «non prioritaire». Une saine administration suppose l'existence de critères permettant de faire des choix; toutefois, il n'est pas toujours facile de déterminer la gravité relative des infractions détectées.

Outre les fonctions normalement associées à l'application des règlements, le Manuel présente également les activités qu'il classifie sous la rubrique «Prévention», soit les mesures préventives ayant «[...] pour but d'inciter les gens à éviter les infractions et à respecter volontairement les règlements». À strictement parler, les activités regroupées sous les titres «Prévention — Formation» décrivent assez bien les types de services assurés par la direction responsable de l'application des règlements : formation, examens, colloques, conférences et conseils.

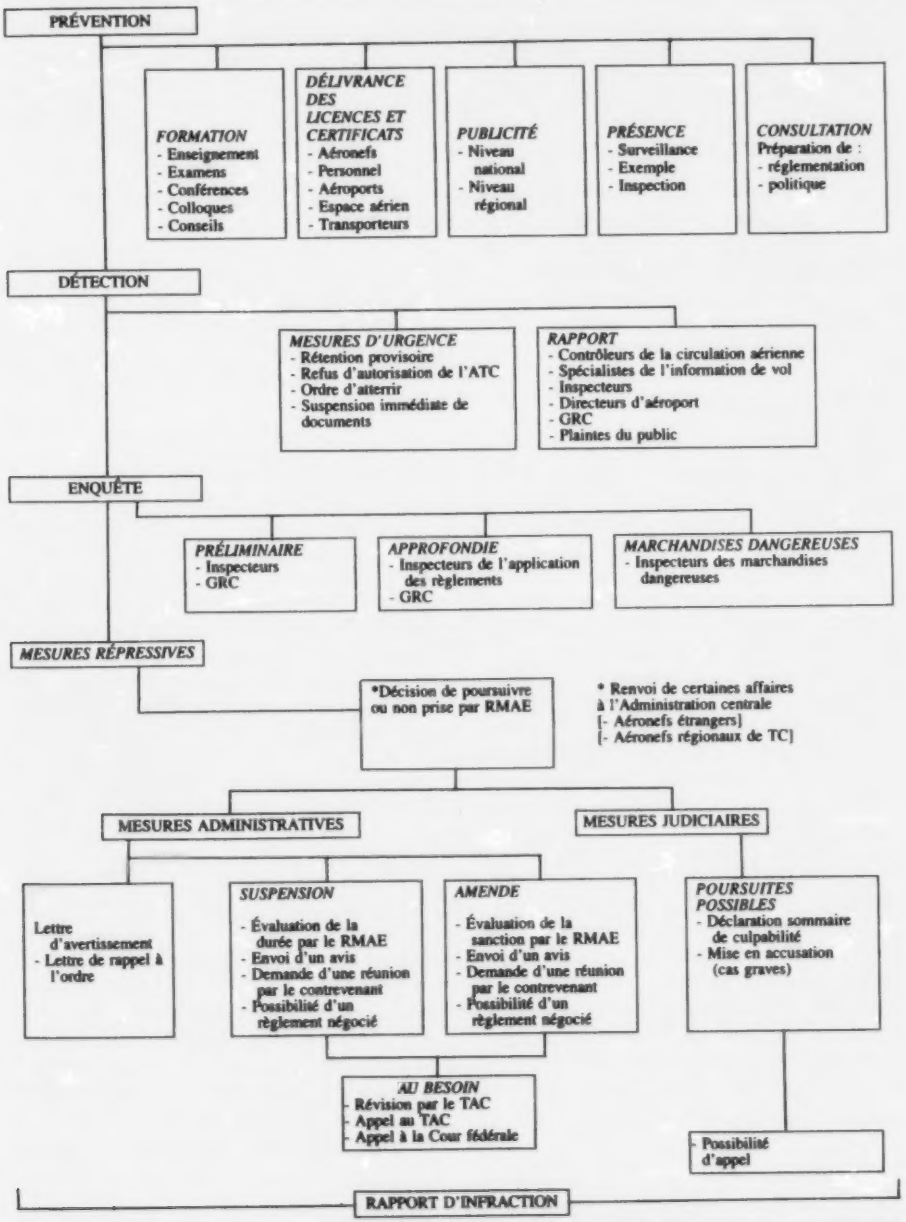
Sous la rubrique «Moyens de dissuasion» du Manuel sont décrites toutes les mesures de contrainte que les inspecteurs peuvent prendre lorsqu'ils décèlent une infraction. Dans ce chapitre, ils sont mis en garde contre les pièges juridiques associés à la notion de traitement équitable : l'objectif avoué de cette partie du Manuel est de promouvoir l'uniformité des moyens de dissuasion. Dans la plupart des cas, les inspecteurs ont instruction de prendre des «mesures administratives». Soulignons que la suspension des documents d'aviation canadiens et les pénalités administratives constituent à l'heure actuelle les seules possibilités de mesure administrative et que, depuis la fin de l'année 1986, la direction n'inclut plus les «lettres de mise en garde» dans la catégorie des «mesures administratives». Ce changement est important parce qu'une lettre anodine à d'autres égards pouvait par ailleurs être lourde de conséquences et notamment entraîner l'imposition de pénalités plus graves (ou «sanctions») si le GATC décidait de s'en tenir strictement à son barème de sanctions à la suite d'infractions répétées. Lorsque ce changement a été annoncé au colloque annuel du GATC sur l'application des règlements[36], un représentant de l'industrie a mentionné que le mode de communication des avertissements est important en raison des risques d'impressions erronées. Un ton impérieux peut faire comprendre le caractère sérieux de l'avertissement mais peut également constituer une menace indue. Une «lettre» est probablement un document trop informel et difficile à mettre à exécution pour se mériter une place dans un barème de sanctions.

Le *Manuel de l'Application des règlements* comporte un «tableau des sanctions» précédé d'une liste des facteurs généraux devant guider le choix des sanctions, notamment : les faits, la gravité et le caractère délibéré de l'acte, l'attitude du contrevenant, ses caractéristiques personnelles et son dossier, les sanctions existantes,

---

36. Des représentants de l'industrie de l'aviation et d'associations de personnel, des fonctionnaires supérieurs du Ministère et des gestionnaires régionaux de l'application des règlements assistent à ces colloques, auxquels l'auteur a participé en 1985 et 1986.

Tableau II : Programme du Groupe aviation en matière d'application des règlements (B83, p. 3-12)



la sécurité du public, la dissuasion et la réhabilitation. Plusieurs de ces facteurs mériteraient d'être examinés en regard de leur pertinence pour le choix des sanctions. Par exemple, quelle importance faut-il accorder, du point de vue juridique, à la préméditation, au caractère délibéré d'une infraction ou à l'attitude du contrevenant, qu'il s'agisse d'une mesure «judiciaire» ou «administrative»? Nous n'aborderons pas ces questions ici : les inspecteurs ont manifestement besoin de conseils en cette matière, mais toute tentative de structurer les processus décisionnels par lesquels les fonctionnaires imposent des sanctions suscite des difficultés juridiques.

Sauf dans les cas de priorité absolue qui exigent une décision immédiate au sujet de la suspension de documents d'aviation, il n'appartient pas à l'inspecteur de première ligne de décider des mesures à prendre et des sanctions à imposer. Le *Manuel de l'Application des règlements* comporte un tableau des sanctions, qui indique les mesures recommandées pour la première infraction, la seconde et les récidives, en cas de transgression des textes désignés (c'est-à-dire dans les cas donnant ouverture à une sanction administrative), pour les infractions punissables sur déclaration sommaire de culpabilité et pour les infractions justifiant la suspension du certificat d'exploitation d'un transporteur aérien.

L'administration centrale du Ministère définit les fonctions des inspecteurs, mais le calendrier des activités est établi à la discrétion des six administrations régionales. Pour ce faire, ces dernières ont commencé à élaborer des plans directeurs régionaux de surveillance[37]. Dans ces documents qui sont préparés annuellement, les bureaux régionaux définissent les grandes lignes du programme de surveillance afin de permettre l'affectation des inspecteurs durant l'année. Ces plans sont mis à la disposition de l'administration centrale, de la GRC, de la CCT et des fonctionnaires en poste dans la région. Les activités de chaque direction y sont décrites en fonction des responsabilités fonctionnelles globales, et sont qualifiées selon la nature de la mission de surveillance envisagée : «de routine» et «planifiée». En communiquant ces plans à l'administration centrale et aux autres organismes intéressés, les régions peuvent être avisées de toute divergence par rapport aux lignes directrices nationales. En ce sens, les plans constituent un excellent moyen d'assurer une affectation relativement uniforme des inspecteurs. Les particularités régionales risquent à l'occasion d'être sacrifiées dans ces plans officiels, mais l'harmonisation de ceux-ci contribue à la réalisation de l'objectif d'uniformité nationale.

Enfin, les inspecteurs définissent leurs priorités quotidiennes en fonction des sources d'information dont ils disposent, de la dynamique interpersonnelle, des circonstances locales, du temps et des ressources disponibles, ainsi que des plans officiels des gestionnaires régionaux, des directives internes de l'administration centrale et du régime juridique. Ils sont aidés dans leurs tâches par les guides informels permettant l'accomplissement de fonctions cruciales : de telles mesures sont nécessaires compte tenu du travail complexe qui leur est confié et des attentes considérables auxquelles ils font face.

---

37. Le contenu de ces plans n'est pas uniforme, ce qui est compréhensible puisqu'ils sont censés refléter les caractéristiques des activités qui s'exercent dans les diverses régions.

5. Restrictions imposées par le droit du travail

La convention collective régissant les relations de travail entre l'État fédéral et les inspecteurs de la sécurité aérienne (voir B40) reconnaît la nature des tâches réellement effectuées par les inspecteurs et en confirme certaines limites. De fait, la convention restreint sérieusement le temps que les inspecteurs peuvent effectivement consacrer aux inspections; elle dispose notamment que l'employeur doit permettre aux inspecteurs de maintenir leurs compétences de pilotes et restreint le travail d'inspection en fonction des heures de vol accomplies durant une journée de travail. Ces dispositions réduisent manifestement le nombre d'heures que les inspecteurs peuvent effectivement consacrer aux inspections.

III. Les inspecteurs : catégories et organisation

L'inspection de la sécurité aérienne est effectuée par les fonctionnaires et les employés du secteur privé. Nous donnerons un aperçu général de leurs responsabilités respectives afin d'étayer notre thèse sur la double nature de l'inspection. Cette dualité se manifeste également par la double allégeance des inspecteurs privés, et le fait que les inspecteurs eux-mêmes font l'objet d'un contrôle.

A. Les inspecteurs de Transports Canada

1. Organisation

Compte tenu de la complexité, de la diversité et de l'ampleur croissante de l'industrie aéronautique, l'Administration a créé des catégories d'inspecteurs chargés exclusivement d'aspects particuliers de l'aviation. Bien que cette spécialisation permette au Ministère de mieux répondre aux besoins spécifiques, elle lui complique la tâche lorsqu'il s'agit d'assurer une cohérence globale en matière d'inspection de la sécurité aérienne.

a) *La Direction de la réglementation aérienne du GATC*

Aux termes de la Partie I de la *Loi sur l'aéronautique*, Transports Canada applique la législation régissant l'exploitation sûre et efficace du réseau de transport aérien national. Le Ministère fournit des services de réglementation, de navigation aérienne et aéroportuaire, et conseille le ministre des Transports sur ces questions. Il s'acquitte de son mandat avec un personnel de plus de treize mille employés et un budget annuel dépassant 1,1 milliards de dollars (voir B78, p. 4).

En 1985, alors que l'auteur effectuait la recherche sur le terrain, les responsabilités du Ministère en matière d'aviation étaient encore centralisées au sein d'un seul service : l'Administration canadienne du transport aérien (ACTA) et la Direction de la

réglementation avait la charge de huit programmes, dont six faisaient appel à des inspecteurs. À la fin de l'année 1986, le Ministère a scindé ses services aériens en deux groupes : le Groupe aviation (GATC) et le Groupe de gestion des aéroports (GGA). Les six administrations régionales ont été maintenues au sein du GATC, comme sous le régime antérieur de l'ACTA : Atlantique, Québec, Ontario, Centre, Ouest et Pacifique. La description des différentes directions, que l'on trouvera ci-dessous, reflète la structure de l'inspection aérienne avant la réorganisation de 1986.

(i) *Navigabilité*

La Direction de la navigabilité exerce de nombreuses responsabilités liées à la surveillance du travail du personnel d'entretien et de maintenance, de même qu'à la mise au point et à l'exploitation du matériel aéronautique. Elle est responsable des normes et modalités d'agrément des aéronefs civils, des moteurs et autres produits aéronautiques conçus et fabriqués, ou importés au Canada. De plus, cette direction émet les certificats de navigabilité, les permis et autres autorisations de vol, et les certificats de navigabilité pour l'exportation. La Direction de la navigabilité est responsable des modalités d'approbation et d'agrément des personnes œuvrant dans la fabrication, la distribution et l'entretien des produits aéronautiques. Elle supervise également les intervenants du secteur privé dans la mesure où elle accrédite les personnes chargées de l'approbation de conception ou de la délivrance de certificats de navigabilité pour l'exportation au nom du ministre des Transports, et les programmes de formation à l'entretien des aéronefs. Les fonctionnaires de cette direction se livrent à des enquêtes sur les rapports de difficultés en service, et émettent des directives de navigabilité et d'autres renseignements sur ce sujet. Enfin, la Direction élabore et applique des accords de navigabilité avec les autorités étrangères en vue de l'acceptation de produits et de dessins aéronautiques.

En 1983-1984, Transports Canada employait cent quatre-vingt-seize spécialistes de la navigabilité à des fonctions d'inspection. Ces effectifs ont été réévalués en fonction des besoins d'inspection et pourraient être augmentés dans les limites des ressources internes du Ministère.

(ii) *Application des règlements de l'aéronautique*

Cette direction a été créée en réponse aux recommandations de la Commission royale d'enquête sur la sécurité aérienne. L'auteur a accompagné des spécialistes de l'application des règlements au cours de missions de surveillance dans quatre régions. En 1983-1984, moins de soixante employés, y compris les employés de soutien, participaient à l'application des règlements, l'élaboration de la législation, la consultation et la révision. Les prévisions d'augmentation graduelle des effectifs reflètent l'importance croissante de l'application des règlements au sein du GATC.

Ce programme a pour objectif de dissuader les usagers de contrevenir à la législation aéronautique civile par la prévention et la surveillance des activités aéronautiques, et la mise en application des règlements.

La «prévention» est assurée au moyen de colloques offerts à des groupes de l'industrie aérienne, par la publicité, ainsi que la surveillance et l'inspection des aéroports et des aérodromes. «L'application des règlements» comprend la détection et la mise au jour des infractions à la législation aéronautique, les enquêtes et l'imposition de mesures administratives ou de sanctions judiciaires aux responsables. À ce chapitre, le Programme d'application des règlements aéronautiques consacre également une partie de ses ressources à la formation et à l'élaboration de principes directeurs.

(iii) *Révision et évaluation de la législation*

Les normes et les exigences techniques sont élaborées dans le cadre de ce programme, qui définit ainsi les fondements de la législation sur l'aéronautique civile. Cette direction doit également transposer les normes techniques en dispositions législatives, tenir des consultations et réviser continuellement la législation. L'ancienne législation accessoire, y compris le *Règlement de l'Air* et les Ordonnances sur la navigation aérienne, est graduellement remplacée par une nouvelle série de règlements.

Le processus de consultation comporte, entre autres, des rencontres avec les associations de l'industrie aéronautique, organisées par la Direction de l'application des règlements, qui permettent aux divers intervenants d'être avertis des mesures envisagées et de poser des questions sur les pratiques en vigueur. Ces rencontres sont également l'occasion d'autres échanges.

Les spécialistes du Ministère élaborent des normes et des exigences techniques dans plusieurs domaines, dont l'enregistrement et la navigabilité des aéronefs, des aérodromes, la délivrance de brevets et permis, les règlements de l'air, le contrôle de la circulation aérienne, et l'exploitation des services aériens commerciaux.

Au tout début de ce processus d'élaboration des normes, les milieux de l'aviation susceptibles d'être touchés sont généralement invités à prendre part à des consultations informelles. Par la suite, des consultations officielles ont lieu avant que la proposition n'acquière force de loi. Après leur entrée en vigueur, les normes et les exigences sont réexaminées périodiquement, afin de veiller à ce qu'elles répondent toujours aux besoins du système national de transport civil aérien.

(iv) *Sécurité de l'aviation civile*[38]

Ce programme a pour but d'assurer le niveau de sécurité voulu aux personnes qui utilisent les services des transporteurs aériens canadiens, des transporteurs aériens étrangers exerçant des activités au Canada, des aéroports canadiens, et des aéroports étrangers utilisés par les transporteurs assurant un service au Canada. Son objectif est de faire en sorte que le système de sécurité canadien réponde aux normes et obligations internationales.

---

38. Le GATC ne s'occupe plus de la sécurité, dont la responsabilité a été confiée au Groupe de gestion des aéroports.

(v) *Délivrance de licences et certificats*

La Direction des licences et certificats reçoit les demandes et délivre les brevets, licences et certificats aux diverses catégories de pilotes, aux navigateurs ainsi qu'aux aéroports. De plus, elle délivre les licences aux TEA et aux contrôleurs de la circulation aérienne, immatricule les aéronefs, tient à jour le Registre des aéronefs civils, prépare et fait passer les examens du personnel navigant, rédige et communique des documents d'information en matière d'aéronautique, et administre les tests en vol aux pilotes privés et commerciaux, de même qu'aux examinateurs désignés de tests en vol. Cette direction fait passer les tests en vol pour l'obtention des brevets de pilotage d'avions multimoteurs, administre les tests de compétence pilote et approuve certaines parties des manuels d'exploitation[39].

(vi) *Certification*

Les responsables du Programme de certification aérienne délivrent les certificats d'exploitation, établissent les spécifications d'exploitation et vérifient les autorisations des pilotes pour les exploitants de services aériens commerciaux. De plus, les responsables de ce service surveillent l'exploitation des services aériens commerciaux au moyen de vérifications, d'inspections, de contrôles de compétence pilote, de vérifications en vol portant notamment sur la sécurité des passagers, les marchandises dangereuses, etc. Finalement, ce service examine et approuve les manuels d'exploitation des compagnies.

(vii) *Promotion, recherche et analyse de la sécurité aérienne*[40]

Ce service assure la promotion de la sécurité aérienne en élaborant des documents d'information et des programmes éducatifs pour l'industrie aéronautique. Ses responsables ont pour mission de sensibiliser les intéressés à la sécurité aérienne, en fournissant des renseignements sur l'exploitation des aéronefs; on estime que certains accidents aériens pourraient être empêchés par la production et la diffusion de renseignements sur la sécurité. Pour atteindre cet objectif, on a recours à des publications, des présentations audio-visuelles, des affiches et des étalages, ainsi que des exposés et des présentations à des organismes du milieu de l'aviation.

Les responsables de ce programme confient à des organismes extérieurs le mandat de faire des recherches sur la sécurité aérienne. Ils coordonnent également les activités de recherche et de développement dans l'ensemble de la Direction de la réglementation aérienne, et gèrent un système de distribution des recommandations officielles en matière de sécurité aérienne provenant du Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA), de Transports Canada et d'autres organismes. Toutes ces activités contribuent à planifier l'action du GATC et à préparer des réponses techniques officielles au nom du ministre des Transports.

---

39. Exigence prévue par l'*Ordonnance sur la navigation aérienne*, Série I, nº 2.

40. Ces fonctions ne relèvent plus de l'Organisation de la réglementation aérienne, à l'administration centrale du Ministère.

Les analyses d'accidents et les rapports d'enquête sur les incidents préparés dans le cadre de ce programme constituent d'autres sources d'information permettant d'identifier les lacunes des systèmes de sécurité aérienne qui relèvent de Transports Canada, et de signaler les difficultés particulières du système aérien à la direction supérieure.

Toutes ces activités contribuent à l'élaboration permanente des stratégies et principes directeurs de fonctionnement au sein du GATC et tendent vers un même but : améliorer le système de prévention des accidents.

b) *Justification de la structure*

Étant donné l'ampleur des questions régies par le droit aérien, on comprend fort bien que le GATC ait créé plusieurs services d'inspection spécialisés. Si l'unité est plus restreinte, la coordination peut s'en trouver facilitée. D'aucuns soutiennent que ces services d'inspection spécialisés sont inutiles et multiplient les visites d'inspection, là où une seule suffirait. Mais compte tenu des connaissances hautement spécialisées que doit posséder un inspecteur pour pouvoir contrôler le travail des spécialistes du secteur privé, il semble impossible de confier à une seule personne le travail d'inspection auquel donne lieu l'ensemble de la législation sur l'aéronautique. Aussi, les diverses directions du GATC se sont fait jour l'une après l'autre, au fil des ans. Et malgré les arguments très convaincants qui militent en faveur du recours à des directions spécialisées et à leurs services d'inspection, le maintien de la cohésion interne, les possibilités de doublonnage des visites d'inspection et les difficultés d'affectation du personnel continuent à poser de sérieux problèmes.

L'unité d'action des fonctionnaires du Ministère est essentielle pour une meilleure application des règlements. Chaque direction a ses intérêts particuliers, certes, mais la charge de travail est telle qu'elle nuit à cette communication essentielle à la cohésion interne, que le GATC tente d'assurer par divers moyens. La création d'une direction chargée de l'application des règlements constitue en soi une amélioration notable à ce titre. L'application des règlements concerne tous les aspects du droit aérien, puisque toute personne œuvrant dans le domaine de l'aviation civile est susceptible de commettre une infraction dans l'exécution de ses fonctions. Les divers services chargés de la surveillance de l'aviation doivent donc tenir compte de cette réalité. La direction responsable de l'application des règlements peut mener des enquêtes dans tous les domaines intéressant la réglementation aéronautique : le caractère horizontal de cette fonction l'amène donc à entretenir des rapports avec toutes les autres directions. Dans le même ordre d'idées, toutes les directions ont recours à la persuasion, la promotion et la formation, mais ces activités ont récemment été recentrées vers la Direction de la sécurité aérienne. Les programmes dont cette dernière a la responsabilité, tels le Système d'alerte de difficultés en service[41], concernent toutes les directions et supposent donc l'établissement de bonnes communications internes. Ce facteur est important pour la cohésion administrative, mais l'est tout autant pour la qualité des communications avec les intéressés.

---

41. Ce programme fait appel à la coopération de tous les intervenants du milieu de l'aviation, qui sont censés fournir des renseignements sur les dangers possibles, afin qu'ils soient rapidement communiqués.

2. La délégation de pouvoirs par le Ministre

En principe, les pouvoirs de délégation devraient être expressément prévus dans la législation, ce que reflètent les nouvelles dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* (art. 3.3, commenté ci-après). Le Ministre étant dans l'impossibilité manifeste de voir aux moindres détails, la pratique administrative consistant à déléguer des pouvoirs aux inspecteurs et à d'autres administrateurs s'en trouve renforcée. Ce procédé est juridiquement valide à condition que l'Administration puisse démontrer qu'elle exerce une autorité satisfaisante sur les activités des délégataires. Nous commenterons ci-après certains modes de contrôle interne dans le contexte des pouvoirs spécifiquement délégués aux inspecteurs de la Navigabilité et de l'Application des règlements.

a) *Avant la délégation : recrutement et agrément*

Le recrutement et le maintien d'un effectif d'inspecteurs compétents sont une préoccupation constante du GATC. Les antécédents professionnels des candidats sont examinés au stade du recrutement mais une formation complémentaire est généralement nécessaire pour renforcer leurs qualifications techniques, les initier aux méthodes d'application des règlements et leur permettre de mettre leurs connaissances à jour périodiquement. Comme les inspecteurs doivent prendre des décisions touchant les droits des administrés, dans quelle mesure leur compétence devrait-elle être sanctionnée par un processus d'agrément? L'État ou les associations professionnelles intéressées devraient-ils attester la compétence des inspecteurs ou exercer une surveillance quelconque à cet égard? Ces interrogations préoccupent le GATC au plus haut point car un système d'inspection efficace et la réalisation des objectifs publics supposent qu'il est en mesure d'affecter rapidement un personnel qualifié aux diverses tâches qui lui sont assignées.

Quels antécédents professionnels et quelle formation le GATC exige-t-il pour l'exécution des fonctions d'inspection dans ses diverses directions? Auparavant, bon nombre d'inspecteurs de la sécurité aérienne étaient recrutés parmi les retraités du ministère de la Défense et, depuis la création de la Direction de l'application des règlements, de nombreux policiers possédant une expérience de vol ont été embauchés comme spécialistes de la mise en application. Si cette formation garantit que les candidats possèdent la compétence voulue pour effectuer certaines tâches d'inspection, il reste que les policiers et les militaires ne sont pas toujours pleinement conscients des impératifs du secteur privé. Dans les directions de la navigabilité et du transport aérien, la compétence technique est manifestement essentielle, puisque les inspecteurs doivent traiter avec leurs homologues du secteur privé. Par ailleurs, l'expérience et la connaissance du matériel aéronautique sont nécessaires au moment des missions de surveillance; l'auteur a pu en prendre conscience en observant les inspecteurs de la navigabilité superviser le travail et la formation des TEA.

La formation des inspecteurs aux mécanismes de mise en application des règlements devient une préoccupation croissante pour le GATC. Les exigences particulières de l'application des règlements aéronautiques sont communiquées dans le cadre de cours conçus à l'intention des spécialistes et des fonctionnaires d'autres directions. Le GATC élabore actuellement des cours de formation poussée, en fonction des besoins particuliers des autres directions. Bien que les inspecteurs de

l'Administration ne soient pas assujettis à une procédure d'agrément, les gestionnaires de la direction responsable de l'application des règlements n'autorisent les nouveaux inspecteurs à exercer leurs pouvoirs d'application délégués que lorsqu'ils sont convaincus de leur compétence, au terme d'une période de formation et de stage complétée avec succès.

b) *Portée et structure des pouvoirs délégués*

Chaque inspecteur de la sécurité aérienne occupe dans une direction un rang hiérarchique défini par l'Autorisation ministérielle, soit le document qui attribue des pouvoirs spécifiques aux personnes affectées aux postes visés.

La meilleure façon de comprendre les inspecteurs pourrait bien être d'examiner les pouvoirs qu'ils peuvent légalement exercer. Cet exercice seul ne suffira peut-être pas à cerner leurs activités réelles, mais il contribuera à circonscrire l'analyse.

Les inspecteurs de la sécurité aérienne prennent des décisions; ils en ont du moins le pouvoir. De très vastes pouvoirs décisionnels leur sont en fait délégués.

Depuis les modifications qui lui ont été apportées en 1985, la *Loi sur l'aéronautique* précise que le ministre des Transports peut déléguer à toute personne les pouvoirs et fonctions que la Loi lui confère[42]. En pratique toutefois, la délégation de pouvoirs était déjà un fait accompli au Ministère. Quoi qu'il en soit, on aura peut-être évité l'éventuelle contestation des pouvoirs des délégataires en énonçant expressément le pouvoir de délégation du Ministre dans la législation.

Le document détaillant les pouvoirs délégués est important à plusieurs titres. Premièrement, il énonce l'objectif de l'exercice des pouvoirs en question, c'est-à-dire «[...] la sécurité aérienne et la protection des personnes ou des biens [...]» (B86, p. 1); pareil mandat reflète l'interprétation libérale donnée aux pouvoirs de police de l'État. Le document d'autorisation est en ce sens extrêmement instructif pour les services d'inspection de la sécurité aérienne, d'autant plus que ces objectifs ne sont pas inscrits dans la Loi.

Deuxièmement, ce document établit les ordres hiérarchiques au sein des divers services d'inspection, ce qui facilite la gestion dans la mesure où le pouvoir décisionnel des inspecteurs est clairement délimité. Toutefois, une structure hiérarchique restreint par sa nature même la marge de décision des inspecteurs.

Troisièmement, l'autorisation établit un lien tangible entre le Ministre et les inspecteurs exerçant les «pouvoirs ou fonctions» décrits dans les annexes. Étant donné l'importance que revêt au Canada la responsabilité ministérielle au regard de l'action administrative, ce lien constitue une bonne façon de concrétiser une théorie par ailleurs assez fumeuse.

Dans le document de délégation en vigueur avant les modifications apportées en 1985 à la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports s'adressait en ces termes à l'Administrateur de l'ACTA :

---

42. Art. 3.3; voir nos commentaires, *supra*, sous la rubrique «La législation intérieure», p. 22.

> Conformément à l'article 838 du Règlement de l'Air, j'autorise par les présentes les titulaires des postes nommés aux annexes 1 à 48 ci-jointes à exercer les pouvoirs, fonctions ou attributions décrits dans ces annexes et modifiés à l'occasion, sous réserve de toute condition jugée nécessaire à la sécurité aérienne et à la protection des personnes ou des biens au sol ou sur l'eau et de toute autre limite imposée par leurs supérieurs en rapport avec leurs responsabilités, leurs connaissances, leur formation et leur expérience (B86, p. 1).

Ce paragraphe est suivi de 48 annexes où sont énoncés avec force détails des pouvoirs et fonctions précis, de sorte que des pouvoirs spécifiques sont octroyés à des personnes occupant des postes donnés. Le document d'autorisation est en fait assez prolixe mais il importe de donner un aperçu des pouvoirs — principalement en matière de permissions ou de droits — qu'il confère. Aux termes du *Règlement de l'Air*, les inspecteurs de la navigabilité ont par exemple les pouvoirs suivants :

> Délivrer à l'égard d'un aéronef, un certificat de navigabilité, lorsque cet aéronef est conforme aux normes de navigabilité applicables ou que sa conception a reçu une homologation de type toujours valable. [...] Lorsqu'il y a raison de croire qu'un aéronef n'offre pas la sécurité nécessaire pour le vol, suspendre le certificat de navigabilité ou le permis de vol délivré à l'égard de cet aéronef (B86, pp. 78, 79).

Ces larges pouvoirs sont représentatifs des types de pouvoirs conférés au moyen du long document d'autorisation ministérielle (99 pages), qui en octroie beaucoup d'autres. Un échantillon des expressions utilisées en illustrera la variété :

— soustraire toute personne à l'application du Règlement
— annuler une licence, un permis
— autoriser une personne à piloter
— autoriser une personne à faire décoller un aéronef
— autoriser un vol aux instruments (IFR)
— accorder une permission spéciale
— annuler ou suspendre un certificat d'exploitation
— refuser la délivrance d'une licence
— spécifier les minima atmosphériques requis aux aéroports de dégagement
— prescrire un formulaire
— autoriser l'entrée
— prescrire des conditions
— approuver
— envoyer un avis informant que l'immatriculation sera annulée ou retirée
— prescrire les détails devant être donnés
— autoriser le transport d'explosifs
— inspecter
— exiger (la présentation d'une licence) aux fins d'examen
— désigner
— accorder une homologation de prototype
— refuser la délivrance d'un certificat de navigabilité
— délivrer un certificat de conformité acoustique
— faire publier
— exiger d'un exploitant qu'il lui permette l'accès [...] et d'en faire l'inspection
— inscrire sur un permis une annotation accordant un privilège supplémentaire
— attribuer

— autoriser par écrit
— attester l'état de navigabilité
— délivrer un permis de vol
— donner des directives et prendre, par voie de rétention provisoire [...] les mesures qu'il juge nécessaires
— envoyer un avis
— établir des conditions (voir B86).

La plupart des pouvoirs délégués aux inspecteurs leur permettent de prendre des décisions au sujet des permissions ou des «droits» reconnus à des tiers, ce qui ouvre en pratique la porte à de nombreux abus, et partant, aux contestations judiciaires.

L'État accorde un grand nombre de permissions dans le domaine de l'aéronautique[43], et comme il y va de la sécurité aérienne, les décisions touchant l'exploitation quotidienne des titulaires des droits en question doivent généralement être prises immédiatement. Par ailleurs, il serait impossible de prendre efficacement les décisions immédiates ayant une incidence sur ces droits s'il fallait en plus respecter des règles de procédure trop strictes. Ainsi, le principe de l'application régulière de la loi et les garanties connexes qui caractérisent le processus judiciaire entraînent coûts et délais. Mais malgré l'absence d'exigences procédurales pour les décisions prises sur-le-champ, il existe certaines possibilités de recours, que nous commenterons ci-après. De plus, le Ministère a pris les mesures nécessaires, dans le cadre des cours de formation, pour initier les inspecteurs aux notions juridiques de justice naturelle et d'équité, et les informer des conditions d'exercice légal de leurs pouvoirs de décision.

En réalité, les pouvoirs de décision sont répartis entre les divers niveaux hiérarchiques dans chaque direction, conformément au document d'autorisation. Les tableaux III et IV illustrent les pouvoirs respectifs des inspecteurs de deux directions : navigabilité et application des règlements.

Les gestionnaires exercent également un contrôle sur les pouvoirs conférés en vertu de l'Autorisation ministérielle, qui sont par ailleurs encadrés par certaines dispositions écrites (voir les commentaires ci-dessous). Dans plusieurs régions, les gestionnaires ont indiqué qu'ils n'autorisent les inspecteurs nouveaux ou sans expérience

---

43. Les modifications apportées en 1985 à la *Loi sur l'aéronautique* reflètent cette diversité (voir nos commentaires, *supra*, sous la rubrique «La législation intérieure», p. 22).

44. Les données contenues dans les tableaux III et IV sont tirées de B86; on y retrouve les abréviations suivantes :
ABE/L : Chef du Génie
ABM/L : Chef, Inspection de la navigabilité
ABS/L : Chef, Normes de navigabilité
AEO/PM : Agents préposés à l'Application des règlements de l'aéronautique
AIO/PM : Inspecteurs de la navigabilité
CAI : Inspecteurs de l'aviation civile
DAB/L : Directeur de la Navigabilité
DEL : Directeur, Législation et application des règlements
ELE : Chef, Application des règlements de l'aéronautique
ELEO : Surintendant, Application des règlements
ELEP : Surintendant, Programme d'application des règlements
RAE : Ingénieur régional de la navigabilité
RMA : Gestionnaire régional, Navigabilité
RMAE : Gestionnaire régional, Application des règlements aériens

Tableau III : GATC, Service d'inspection de la navigabilité : répartition des pouvoirs[44]

Annexe Bureau	Ann. 17 DAB/L	Ann. 18 ABE/L	Ann. 19 ABM/L	Ann. 20 ABS/L	Ann. 30 RMA	Ann. 31 RAE	Ann. 42 AIO/PM
Pouvoir							
règl. 211(3)	X						
règl. 211(4)	X	X	X	X	X		X
règl. 211(5)	X	X	X	X	X		X
règl. 211(6)	X	X	X	X	X		X
règl. 213	X						
règl. 214(1)	X						
règl. 214.1	X						
règl. 810	X						
ONA, Série II,							
nº 3	X						
nº 4	X		X				
nº 15	X						
nº 21	X						
nº 6	X	X			X	X	
nº 14	X	X					
nº 16	X	X					
nº 18	X	X					
nº 19	X	X			X	X	
ONA, Série V,							
nº 22	X	X					
ONA, Série VIII,							
nº 3	X		X				
règ. 211(1.2)	X			X			
règl. 214(3)	X			X			
règl. 213*b*) et *c*)	X				X		
règl. 214	X					X	
règl. 219	X	X	X	X	X	X	X
règl. 510	X					X	
règl. 807	X	X	X	X	X	X	X
ONA, Série VII,							
nº 4						X	
règl. 211(2)	X	X	X	X	X		X
règl. 211(2.1)	X	X	X	X	X		X
règl. 211(2.2)	X	X	X	X	X		X
règl. 211(7)	X	X	X	X	X		X
règl. 212	X	X	X	X	X		X
règl. 404*a*)	X	X	X	X	X		X
règl. 404*c*)	X	X	X	X	X		X
règl. 706	X	X	X	X	X		X
règl. 806	X	X	X	X	X		X
règl. 808*d*)	X	X	X	X	X		X
règl. 808*e*)	X	X	X	X	X		X
règl. 813	X	X	X	X	X		X

Tableau IV : GATC, Application des règlements : répartition des pouvoirs (voir *supra*, note 44)

Annexe Bureau	Ann. 21 DEL	Ann. 22 ELE	Ann. 23 ELEO	Ann. 24 ELEP	Ann. 28 RMAE	Ann. 44 AEO/PM	Ann. 46 CAI
Pouvoir							
règl. 211(1)	X						
règl. 304	X						
règl. 407*a*)	X	X	X		X		
règl. 704*c*)	X						
règl. 211(7)	X	X	X	X	X	X	X
règl. 219	X	X	X	X	X	X	X
règl. 310	X	X	X	X	X	X	X
règl. 706	X	X	X	X	X	X	X
règl. 806	X	X	X	X	X	X	
règl. 807	X	X	X	X	X	X	
règl. 808*d*)	X	X	X	X	X	X	
règl. 808*e*)	X	X	X	X	X	X	
règl. 813	X	X	X	X	X	X	
règl. 805	X	X	X	X	X		X
ONA, Série V nº 31 s. 7	X	X	X	X			X

à exercer les pouvoirs prévus dans l'annexe applicable qu'au terme de la formation qu'ils reçoivent pour l'application des règlements et des autres spécialités fonctionnelles.

Enfin, le Ministère délivre aux inspecteurs de la sécurité aérienne des cartes d'identité codées en fonction des pouvoirs qui leur sont délégués, ce qui les rend facilement identifiables. Les inspecteurs sont généralement bien connus dans les milieux de l'aviation et, même si la structure de répartition des pouvoirs délégués n'est pas toujours comprise dans ses moindres détails, il ne fait de doute pour personne que les inspecteurs peuvent prendre des mesures correctives s'ils décèlent une infraction, et peuvent exercer des pouvoirs de police au nom de l'État.

B. Les inspecteurs d'autres organismes publics

Les représentants de Transports Canada ont conclu avec la GRC (voir B96) et la CCT (voir B95) des protocoles d'entente délimitant les responsabilités respectives de ces institutions en matière de sécurité aérienne. Le GATC a aussi conclu avec d'autres organismes des accords qui, toutefois, ne sont pas sanctionnés par un cadre aussi officiel.

Le protocole d'entente entre Transports Canada et la GRC prévoit des rencontres annuelles sur la politique de mise en application et les besoins de réforme législative, et la conclusion d'ententes réciproques de formation. Dans une annexe, les parties confirment certaines mesures de réciprocité concernant notamment les sujets suivants : délégation de pouvoirs, détection des infractions, enquêtes, mesures dissuasives,

liaison, communication de documents; elles s'engagent également à faire en sorte que leurs manuels respectifs soient conformes au protocole d'entente.

C'est sur le terrain que le rôle joué par la GRC prend toute son importance, puisqu'elle manifeste sa présence dans des endroits où vont rarement les inspecteurs du GATC. Mais comme les agents de la GRC ont généralement des connaissances techniques limitées en matière d'aviation, leur travail se résume essentiellement à effectuer des enquêtes, vérifier des documents et mener des inspections connexes aux autres fonctions d'application de la loi. Cela dit, le fait que de nombreux spécialistes de l'application des règlements soient d'anciens agents de la GRC facilite la communication. Le rôle de la GRC dans tous les régimes d'inspection publics, y compris le travail qu'elle effectue pour le GATC, fait actuellement l'objet d'une étude majeure (voir B102).

Le protocole d'entente entre le GATC et la CCT énonce leurs responsabilités en ce qui concerne l'application des Parties I et II de la *Loi sur l'aéronautique* (problèmes de sécurité et questions économiques respectivement); les parties s'engagent à se consulter, à mener conjointement des missions de surveillance et des enquêtes, à se réunir pour discuter de modifications législatives et échanger des services de formation. En pratique, il est arrivé à des fonctionnaires de la CCT d'accompagner des inspecteurs du GATC au cours de missions de surveillance; par ailleurs, les représentants de ces organismes sont en mesure d'étendre leur réseau de surveillance en maintenant des rapports avec leurs homologues[45].

La Commission royale d'enquête sur la sécurité aérienne a recommandé que le ministère de la Justice fournisse un avocat à chacune des six régions du GATC «pour assister à plein temps l'organisme de réglementation» (voir B24, p. 1177, rec. 82), mais jusqu'à maintenant, cette recommandation est restée lettre morte. Les dirigeants régionaux décident de l'affectation des procureurs et n'accordent pas aux problèmes de l'aviation la priorité voulue par la Commission royale. Étant donné les demandes pressantes de services juridiques formulées par de nombreux organismes publics, on peut comprendre que le ministère de la Justice ne puisse répondre aux besoins du GATC. Ce dernier aurait surtout besoin de conseils juridiques au cours des enquêtes, pour la préparation et la présentation des dossiers. Ne disposant pas des services de soutien adéquats pour poursuivre les contrevenants au pénal, le GATC fait surtout appel aux «mesures administratives», ce qui lui permet de conserver la direction de ses dossiers.

Le GATC maintient ses relations avec les autres institutions en encourageant son personnel à entretenir des liens avec les représentants des Administrations fédérale et provinciales présents sur le terrain. Ces liens présentent une importance certaine en ce qu'ils cimentent les efforts déployés individuellement pour le contrôle de la sécurité aérienne.

---

45. Le ministre des Transports a annoncé la déréglementation économique de l'industrie aérienne canadienne dans un document intitulé «Aller sans entraves», Ottawa, 1985; ces intentions ont été concrétisées par une nouvelle loi, la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (C20). La CCT a commencé à comprimer ses effectifs et réduire ses services en 1985. Par conséquent, le GATC ne pourra plus obtenir de ces institutions toute l'aide prévue dans le protocole d'entente en matière de surveillance et pour les autres types d'échanges.

C. Les inspecteurs privés

Bien qu'ils ne soient généralement pas qualifiés d'inspecteurs, un grand nombre d'intervenants privés faisant partie de diverses catégories, détiennent une autorisation ou une forme quelconque de pouvoir délégué, leur permettant d'inspecter au nom de l'État certains aspects de la sécurité aérienne dans le secteur privé. Ces catégories d'inspecteurs privés de la sécurité aérienne et leurs fonctions sont résumées ci-dessous.

1. Les catégories d'inspecteurs privés

Conformément à l'article 3.3 de la Loi (C30), le ministre des Transports délègue par écrit ses pouvoirs d'inspection à dix catégories de personnes, par l'intermédiaire d'un fonctionnaire habilité à cette fin.

Les délégataires privés effectuent diverses tâches d'inspection de la sécurité aérienne, dont bon nombre les amènent inévitablement à exercer un certain pouvoir discrétionnaire. Par conséquent, les pouvoirs délégués au secteur privé par le Ministère constituent un exemple de pratique administrative suscitant des problèmes accessoires comme le statut juridique et la responsabilité. Nous ne voulons pas laisser entendre par là que les délégataires privés en ce domaine s'acquittent mal de leurs responsabilités, ni que la surveillance du Ministère est inadéquate. Nous voulons plutôt démontrer, en décrivant brièvement les catégories de délégataires privés et leurs fonctions, qu'une réforme du régime juridique s'impose en ce qui concerne les intervenants du secteur privé qui s'acquittent de fonctions publiques.

Bien qu'il n'existe aucun document où seraient répertoriés tous les délégataires privés et leurs pouvoirs, le Ministère a préparé un résumé[46] expliquant les modifications apportées en 1985 à la *Loi sur l'aéronautique*, dont les nouvelles dispositions du paragraphe 3.3(1) conférant expressément au Ministre le droit de déléguer ses pouvoirs et fonctions. À la date de rédaction de ce résumé, le Ministère avait délégué des attributions à plus de huit mille personnes morales ou physiques extérieures à Transports Canada, réparties dans dix catégories, encore qu'il n'eût pas de pouvoir législatif exprès en ce sens; les modifications de 1985 sont venues remédier à ce défaut. On trouvera ci-dessous un résumé des catégories de délégataires privés et de leurs pouvoirs respectifs. Selon nous, les fonctions des délégataires de chaque catégorie relèvent en large partie du domaine de l'inspection. En tout état de cause, ces catégories illustrent l'importance et la complexité des fonctions publiques exécutées par le secteur privé en matière d'inspection de la sécurité aérienne.

Le Ministère délivre à environ 3 600 TEA des permis répartis en sept catégories. De façon générale, les TEA sont habilités à certifier la navigabilité de divers types d'aéronefs ou de moteurs après leur fabrication ou une réparation, ou avant une envolée. Les TEA sont la seule catégorie d'inspecteurs privés auxquels le Ministère a délégué des pouvoirs au moyen d'un système d'agrément. Comme dans le cas des autres délégataires privés, la législation ne prévoyait pas expressément la délégation des pouvoirs ministériels aux TEA avant la modification de la *Loi sur l'aéronautique*. Nous

---

46. Voir Ministère des Transports, projet de loi C-36, *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique : dossier d'information* (feuilles mobiles, non publié), Ottawa, 1985.

reviendrons sur le cas des TEA car leur expérience illustre bien les problèmes auxquels font face les intervenants privés qui effectuent le travail de l'Administration.

Le Ministère a autorisé quarante-sept examinateurs désignés de test en vol (EDTV) à administrer des tests en vol pour la délivrance des brevets de pilote privé et commercial, ou pour avions multimoteurs. Avant 1985, la législation ne contenait pas de lignes directrices expresses à cet égard.

Plus de six cents pilotes inspecteurs ont été autorisés à effectuer des contrôles, conformément à l'*Ordonnance sur la Navigation aérienne* VII, nº 2-3-6. Le Ministère a créé plusieurs sous-catégories de pilotes inspecteurs pour les aéronefs (petits et gros porteurs) et les hélicoptères. Ils ont été répartis en deux classes : les pilotes inspecteurs de compagnie qui administrent des tests en vol pour le renouvellement des qualifications de vol aux instruments des pilotes des compagnies aériennes, et les pilotes inspecteurs de transporteurs aériens, qui sont en outre habilités à administrer d'autres tests de compétence pilote. Deux examinateurs désignés de transporteurs aériens (EDTA), également habilités aux termes de l'ONA VII, peuvent administrer les tests de vérification initiale et périodique de compétence pilote, et les tests de perfectionnement et de qualification de vol aux instruments.

En 1985, sept cents médecins-examinateurs désignés de l'aviation civile ont été autorisés à faire passer des examens médicaux permettant d'évaluer la condition physique des personnes demandant la délivrance ou le renouvellement d'un brevet de pilotage.

Environ six cents «agents autorisés» dans les écoles de pilotage et aéroclubs certifient les brevets d'élève pilote et autorisent l'annotation de privilèges additionnels sur les brevets et licences, après avoir vérifié que toutes les exigences de délivrance ont été respectées, c'est-à-dire que tous les documents requis sont en règle.

Des fonctionnaires du Ministère surveillent généralement les examens écrits pour l'obtention des brevets, licences et certificats, mais cette tâche échoit à l'occasion à la GRC dans les régions éloignées du Canada, aux agents du ministère des Affaires extérieures à l'étranger et aux membres des Forces armées canadiennes (NORAD).

Environ soixante délégués à l'approbation de conception (DAC), répartis en sept catégories, ont le pouvoir de décider si la conception des aéronefs, moteurs et éléments d'aéronefs est conforme aux normes de navigabilité, et d'attester que ces dernières ont été respectées. Même si le Ministère donne aux DAC des directives internes pour les guider dans l'exercice de leurs pouvoirs discrétionnaires, une grande part de leurs décisions font appel avant tout à leur jugement.

Le Ministère a autorisé près de cinq cents compagnies à assumer intégralement la responsabilité de la navigabilité des produits qu'elles fabriquent, transforment, révisent et entretiennent. Cette autorisation est accordée sur la foi des assurances données par les représentants des compagnies, et après examen des systèmes de contrôle de la qualité mis en place à la satisfaction de l'Inspecteur en chef de la navigabilité (Transports Canada).

Enfin, le Ministère a autorisé environ trente-cinq représentants des services techniques (RST) à certifier, au nom de leur employeur, la navigabilité des éléments dont ils ont fait l'entretien, si l'employeur n'est pas une compagnie approuvée.

Il ressort clairement des paragraphes ci-dessus que de nombreuses personnes privées effectuent des tâches très variées ayant un rapport avec l'inspection de la sécurité aérienne. De fait, dans le domaine de l'aviation, le nombre d'inspecteurs privés dépasse largement celui des inspecteurs de l'Administration. Cette réalité est généralement passée sous silence et nous espérons que ce document éveillera l'intérêt porté au cadre juridique régissant l'exécution de fonctions d'inspection publiques par le secteur privé.

2. Les modes de délégation de pouvoirs aux inspecteurs privés

Transports Canada a mis en place un système d'agrément et de contrôle des TEA, le plus important groupe d'inspecteurs privés de la sécurité aérienne. Les autres inspecteurs reçoivent des autorisations ponctuelles, différentes des documents d'autorisation utilisés pour déléguer les pouvoirs des fonctionnaires du Ministère.

Les TEA sont agréés par les inspecteurs de la Direction des licences, mais ce sont les inspecteurs de la Direction de la navigabilité qui supervisent en pratique leur agrément, leur formation et leur rendement, ce qui est fort compréhensible puisque les TEA consacrent le plus clair de leur temps à délivrer des certificats de navigabilité. En réalité, les TEA effectuent l'inspection proprement dite, cherchent les défectuosités et les solutions, effectuent les réparations et certifient la navigabilité de l'appareil sur le livret technique. Les inspecteurs de la navigabilité n'ont plus qu'à vérifier le livret pour s'assurer que la certification y est inscrite et veiller à ce que les réparations indiquées aient été faites.

3. La double allégeance des inspecteurs privés[47]

Bon nombre d'inspecteurs privés de l'aviation se trouvent fréquemment partagés entre leurs obligations juridiques envers l'État et leur lien d'emploi privé. Le cas des TEA illustre bien ce dilemme.

Les TEA procèdent aux inspections à la fois pour répondre aux besoins des exploitants privés et à ceux de l'État. Lorsqu'un TEA délivre un certificat de navigabilité pour un aéronef ou des pièces d'équipement, il atteste par le fait même avoir effectué une inspection et assuré l'entretien nécessaire. Les inspecteurs de la navigabilité du GATC contrôlent le travail des TEA mais se contentent généralement de vérifier que les annotations voulues ont été inscrites dans le livret technique. Le GATC ne peut manifestement dépêcher chaque fois sur les lieux un inspecteur de la navigabilité pour vérifier l'exécution de toutes les fonctions d'entretien. Par ailleurs, on ne saurait s'attendre à ce que l'inspecteur démonte systématiquement les moteurs, pièces d'équipement, etc. vérifiés par le TEA, pour s'assurer que le travail d'entretien inscrit au livret a bien été effectué. L'inspecteur de l'État doit donc faire confiance au TEA et tenir pour avérées les mentions apparaissant au livret.

---

47. Cette partie est tirée dans une large mesure de A60.

Les TEA accomplissent donc des fonctions d'inspection vitales pour la réalisation des objectifs publics de l'État en matière de sécurité aérienne, même si bon nombre d'entre eux travaillent dans des conditions difficiles. Ainsi, le TEA peut être empêché d'effectuer les tâches d'entretien nécessaires en raison des contraintes — économiques ou autres — auxquelles font face les propriétaires. Le TEA peut donc se trouver fréquemment tiraillé entre des intérêts divergents : le sien (son revenu), celui des propriétaires de l'aéronef (réduire les frais d'entretien) et celui du public (stricte observance de la législation régissant la sécurité aérienne).

La sécurité aérienne ne saurait être compromise pour des raisons d'intérêt particulier à court terme, personne n'oserait le nier, mais les TEA et les autres délégataires sont souvent pris entre le marteau et l'enclume. Il faudrait, selon nous, rééquilibrer les responsabilités publiques et privées des TEA et de l'État.

IV. Le contrôle des régimes d'inspection de la sécurité aérienne

A. Les contrôles externes

Les décisions des inspecteurs du GATC peuvent être révisées à divers paliers externes : le Ministre, les tribunaux, le TAC et d'autres instances administratives. En outre, les délégataires privés font l'objet d'un contrôle externe de la part des inspecteurs du GATC, au moyen de la procédure d'agrément par exemple. Nous résumerons ci-dessous les fonctions de contrôle exercées par le TAC et autres organismes publics.

Le TAC a été constitué dans le cadre des modifications apportées en 1985 à la *Loi sur l'aéronautique*, avec mandat d'instruire les appels et les requêtes en examen de certaines décisions prises par les administrateurs du GATC. Toutefois, il n'a pas encore rendu suffisamment de décisions pour qu'on puisse réellement évaluer l'influence qu'il exercera sur le régime d'inspection de la sécurité aérienne. Les tableaux V, VI et VII indiquent les étapes auxquelles un recours est ouvert devant le TAC.

L'État canadien a chargé divers organismes de contrôler et d'évaluer l'activité du GATC. Ces contrôles[48] sont effectués pour diverses raisons et nous sommes d'avis qu'ils contribuent au renouvellement des institutions, et améliorent généralement la qualité des services offerts au public, ce qu'illustrent certains rapports sur les services d'inspection du GATC.

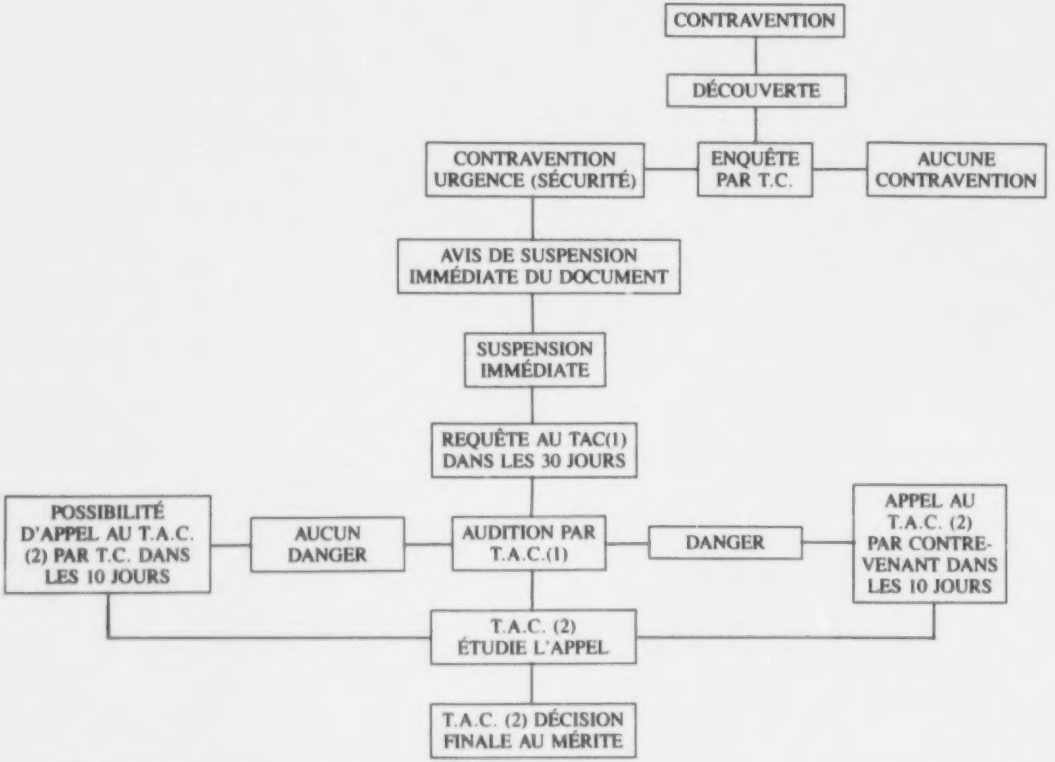
Les travaux de la Commission royale d'enquête sur la sécurité aérienne représentent la plus importante étude qui ait été faite sur les services d'inspection du GATC; le régime d'inspection n'était cependant qu'un des nombreux aspects abordés dans cette étude, et une grande partie des modifications apportées à la législation et dans l'administration du GATC s'inspire directement des recommandations de la Commission royale.

---

48. Voir : B11, B24, B43, B44, B71, B102.

Tableau V : Contrôle externe des décisions du GATC (voir *supra*, note 46)

art. 6 Suspensions en cas de danger immédiat pour la sécurité aérienne



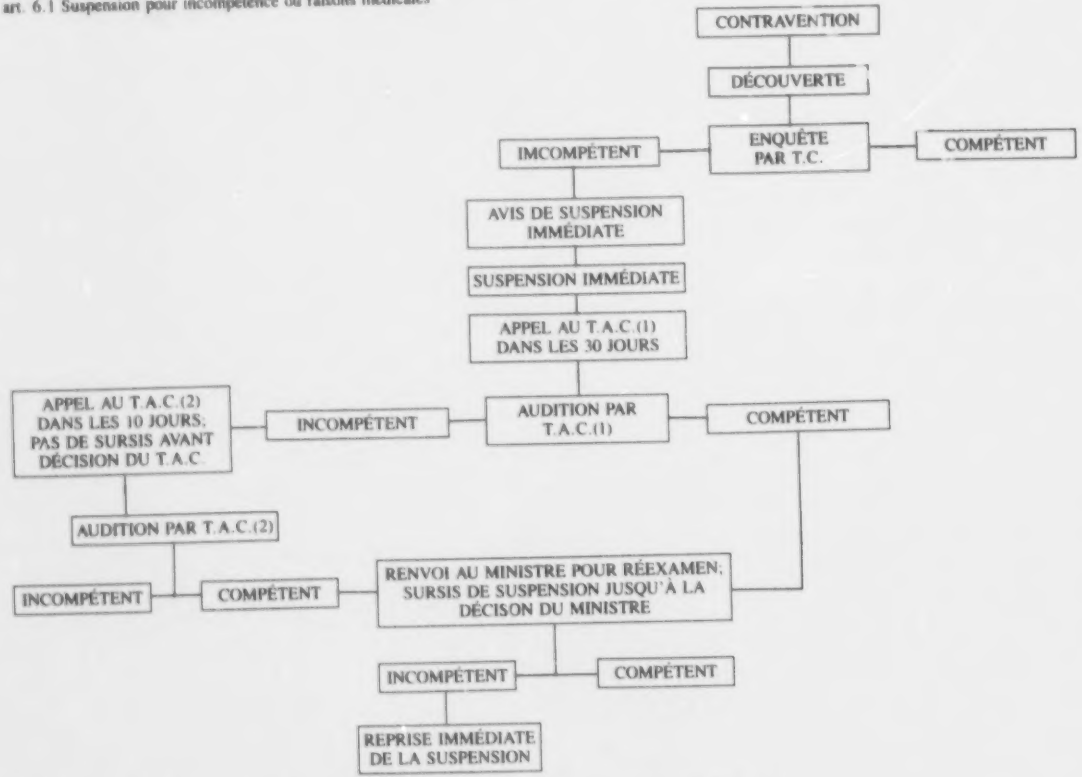
NOTE:

(1) Dès que le Ministre expédie un avis de suspension, l'intéressé peut demander au T.A.C.(1) d'être entendu d'urgence. Le T.A.C. (1) doit accorder la priorité à ces requêtes.

(2) Au bout de 30 jours, ou dès le prononcé de la décision du T.A.C., l'intéressé peut demander au Ministre de réexaminer s'il y a toujours un danger immédiat ou probable pour la sécurité aérienne. Si le Ministre estime que le danger subsiste, les procédures de révision de la décision du T.A.C. peuvent être entreprises.

Tableau VI : Contrôle externe des décisions du GATC (voir *supra*, note 46)

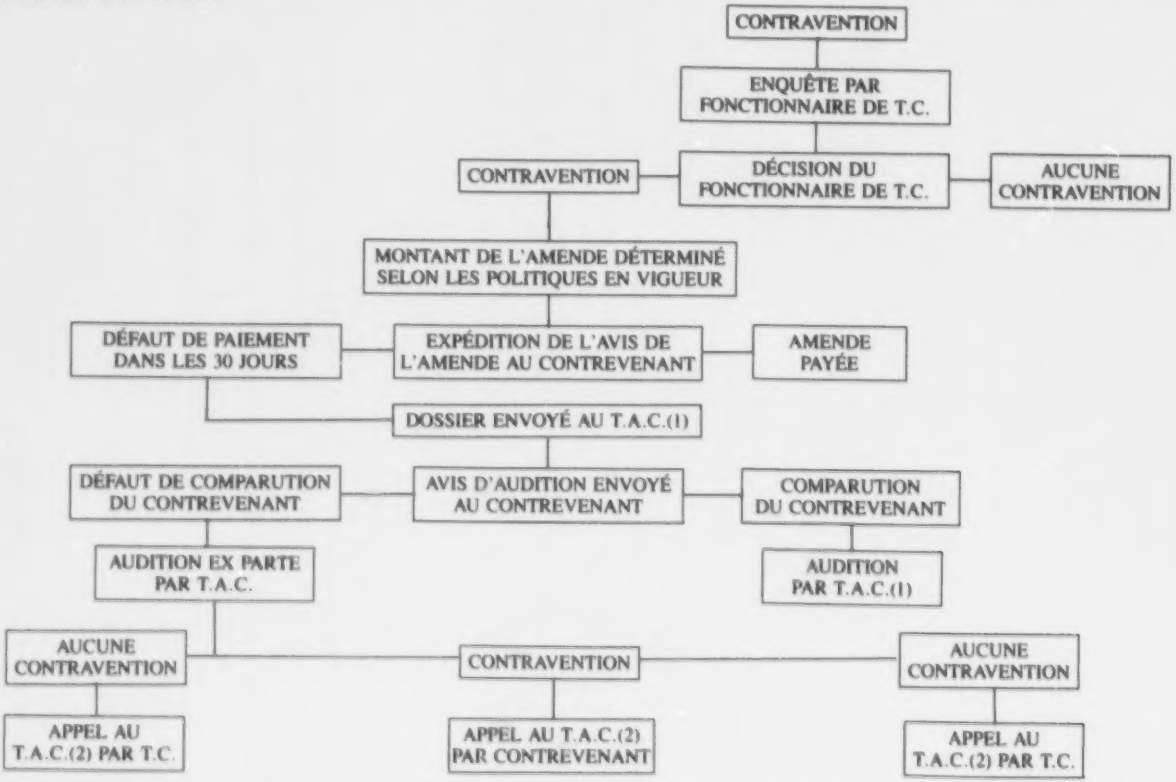
art. 6.1 Suspension pour incompétence ou raisons médicales



NOTE:
Une décision du T.A.C.(1) confirmant la décision du Ministre peut être portée en appel devant le T.A.C. (2).

Tableau VII : Contrôle externe des décisions du GATC (voir *supra*, note 46)

art. 6.6-7.2 amendes administratives



En 1984, le ministère des Transports s'est livré, avec l'appui du Conseil du Trésor, à une étude globale (voir B87), afin d'améliorer l'efficacité des activités du GATC, classifiant pour ce faire le travail qui y est fait, y compris l'inspection, en fonction des tâches accomplies. Les auteurs du rapport ont ensuite évalué le temps nécessaire pour effectuer une tâche donnée et déterminé sa fréquence annuelle. Cette étude a servi de plan directeur à la réorganisation des fonctions d'inspection au sein du GATC, même si ce dernier s'est vu forcé par la suite de puiser dans ses ressources internes pour donner suite aux recommandations d'augmentation de personnel.

Le Bureau des conseillers en gestion a effectué en 1979, surtout en réponse à des problèmes de relations de travail, une étude des activités du Groupe de la navigation aérienne (voir B71) qui a permis d'identifier les besoins en matière de formation, dotation, progression de carrière et milieu de travail. Les recommandations de cette étude ont étayé plusieurs initiatives du GATC en vue de l'amélioration des méthodes de recrutement, de formation, de gestion et de perfectionnement des inspecteurs.

Il faut enfin se garder d'oublier les études sur les services d'inspection du GATC effectuées par le Bureau du Vérificateur général (voir B11), au moyen de barèmes de rendement et d'évaluation des programmes afin d'en mesurer l'efficacité.

Une vérification donne dans le meilleur des cas une idée approximative du rendement, fondée sur l'examen des diverses activités et méthodes de gestion. Toutefois, par leur ampleur même, ces types de contrôle permettent de circonscrire les problèmes et de proposer des solutions qui dépassent largement la portée des procédures de réexamen individuelles.

On fait souvent une distinction entre le contrôle judiciaire et le contrôle administratif, à juste titre d'ailleurs, mais ils ont tous deux, selon nous, de profondes répercussions sur le déroulement ultérieur des processus juridiques au sein de l'organisme en cause.

B. Les contrôles internes

Le GATC a recours à l'éventail habituel de mesures pour contrôler les activités de ses inspecteurs, et notamment : structure hiérarchique de l'institution, délégation expresse de pouvoirs décisionnels, méthodes de recrutement, formation, transmission de directives internes détaillées, etc. Bon nombre de ces méthodes sont abordées dans d'autres parties de ce document.

V. Conclusions et recommandations

A. Sommaire des constatations

Les objectifs de la recherche sur le terrain avaient été définis largement, afin de réunir une gamme de renseignements qui permettraient eux-mêmes d'élaborer une grille d'analyse des régimes d'inspection fédéraux. Tous les sujets qui se sont ultimement

révélés importants n'étaient pas énoncés dans les objectifs, mais ceux-ci constituaient néanmoins un bon point de départ. Il est donc utile de résumer ici les constatations faites en regard des objectifs fixés.

Le régime d'inspection fédéral en matière de sécurité aérienne s'est révélé un choix de recherche judicieux. Transports Canada a entrepris plusieurs projets en vue d'améliorer l'organisation des corps d'inspecteurs (voir B91). Par ailleurs, plusieurs autres organismes publics se sont livrés à l'évaluation du régime d'inspection de la sécurité aérienne[49].

Tous ces efforts ont permis l'adoption d'une nouvelle législation, la création de nouvelles institutions[50] et des modifications de structure interne. La plupart de ces profonds changements étaient en cours vers l'époque où nos recherches sur le terrain ont été entreprises, ce qui a permis d'amorcer une réflexion sur diverses questions : où doit s'arrêter l'inspection? Comment départager les tâches d'inspection entre le secteur privé et l'Administration? Comment pourrait-on mieux intégrer la double nature de l'inspection dans la législation? Enfin, quels sont les moyens légitimes qui s'offrent pour la délégation et la réglementation des pouvoirs d'inspection?

L'État et le secteur privé se préoccupent au plus haut point des questions de sécurité aérienne, auxquelles ils apportent des éléments de réponse par divers moyens : services, surveillance et gestion par l'État des entreprises ou installations dont il est propriétaire. Les secteurs public et privé sont donc responsables de la sécurité pour l'ensemble de leurs activités. Le concept d'inspection contribue à délimiter les responsabilités respectives en matière de sécurité aérienne. Bien que ces problèmes semblent mieux se prêter à l'analyse d'autres disciplines que le droit, il est néanmoins nécessaire de mieux comprendre les mécanismes juridiques régissant l'affectation des fonctionnaires et des employés du secteur privé. Nous avons délibérément orienté notre étude en fonction des problèmes et méthodes d'inspection observés sur le terrain. La théorie juridique et l'analyse comparative de questions telles que les pouvoirs de police[51] et la police administrative[52] devraient toutefois s'inscrire dans un processus de recherche plus global.

Qu'il s'agisse d'un acheteur potentiel, d'un mandataire ou d'un représentant de l'Administration qui vérifie si la loi a été respectée, la notion d'inspection même implique l'examen d'une situation afin de déterminer si elle répond à certains critères. Toutefois, comme nous l'avons déjà souligné, le concept d'inspection comprend également la prestation de services, aspect méconnu et imparfaitement défini en droit administratif.

Les représentants de l'État assurent la réalisation des objectifs publics lorsqu'ils effectuent une inspection. Cela dit, un empiétement sur des droits privés ne se justifie que s'il y a consentement, ou si une autorisation légale a été obtenue. Nous n'avons

---

49. Voir : B11, B24, B43, B44, B71, B102.

50. Notamment le BCSA et le TAC.

51. C'est-à-dire le pouvoir de l'État d'agir dans l'intérêt public. Voir par exemple A145, A215.

52. Le concept de police administrative dérive du pouvoir de police; bien qu'il soit peu utilisé au Canada, ce concept pourrait englober les administrateurs autres que les fonctionnaires responsables de l'application du droit pénal. Sur le sujet de la police administrative en France, voir A202, A240.

pas traité directement dans ce document des questions juridiques nombreuses et complexes qui se posent en matière de perquisition administrative[53]. Nous avons plutôt tenté d'approfondir la notion d'inspection et, pour ce faire, avons exposé les règles écrites, fait part de nos observations sur le terrain, et décrit les responsabilités respectives des services d'inspection publics et privés. Cette analyse permet en fait de mettre au jour les moyens internes qui s'offrent pour réglementer les pouvoirs attentatoires, telles les perquisitions.

Le fil directeur de ce document est la dualité : double nature de l'inspection, dualité dans l'exécution de l'inspection proprement dite par le secteur public et le secteur privé, double allégeance des inspecteurs privés, et enfin, double finalité des objectifs publics, c'est-à-dire faire respecter la réglementation et obtenir la coopération des fonctionnaires (voir A280). Ces idées ont elles-mêmes suscité les thèmes généraux susceptibles d'être approfondis dans le cadre des recherches futures en vue de la réforme du droit, dont les directives internes, l'organisation interne des services d'inspection de l'Administration, la délégation de pouvoirs aux inspecteurs de l'État et l'attribution de responsabilités d'inspection au secteur privé.

La recherche a clairement mis en lumière l'importance et le caractère généralisé des directives écrites[54] autres que la législation, ce qui soulève plusieurs questions quant à la légalité et à l'utilisation de ces documents. Les mesures de réglementation interne ont une réelle incidence sur la situation des personnes du secteur privé (notamment en raison de l'attitude des inspecteurs à leur égard). La disponibilité des instructions écrites et leur compatibilité avec d'autres directives (de nature juridique) expliquent parfois l'écart existant entre le régime juridique théorique et les méthodes utilisées en pratique. Nous avons abordé ces questions et d'autres problèmes connexes en décrivant certaines directives internes. Nous ne remettons pas en cause le bien-fondé de ces documents. D'ailleurs, force est de reconnaître que les responsables de l'application des règlements doivent exercer leur pouvoir discrétionnaire pour trancher les ambiguïtés juridiques, si l'on veut atteindre les objectifs publics (voir A232).

Les directives internes posent un problème particulier en droit : quels en sont les effets et la nature juridiques? Bien qu'elles n'émanent pas de sources d'autorité comme le Parlement ou les tribunaux, elles lient néanmoins les administrateurs — les inspecteurs par exemple — sur le plan interne. Par ailleurs, elles ont souvent des effets très concrets sur le secteur privé puisque les inspecteurs et d'autres fonctionnaires s'en inspirent pour prendre leurs décisions. Et même si elles sont généralement méconnues du secteur privé, les directives internes reflètent néanmoins des valeurs normatives[55], surtout lorsqu'elles se veulent un guide d'exercice de pouvoirs discrétionnaires. On aboutit ainsi à une impasse juridique, du moins dans la mesure où les directives internes modifient la loi. Elles sont nécessaires pour valider les délégations de pouvoirs juridiques. Par ailleurs, l'inspecteur est quotidiennement en rapport avec le secteur privé et doit être en mesure de remplir son double mandat : surveillance et prestation de services. Les directives internes constituent en ce sens le meilleur guide pour

---

53. Voir *supra*, notes 18 et 33.

54. Voir *supra*, note 34 et texte y afférent. La CRD a entamé des recherches préliminaires sur cette question : voir A110.

55. Voir, sur un plan général : A225.

l'inspecteur. Mais en dépit de ces avantages, il n'existe aucune norme de fond ou de forme applicable à ces documents; si c'était le cas, l'Administration n'en serait que plus transparente.

Les récentes modifications de la *Loi sur l'aéronautique* permettent la délégation de pouvoirs aux inspecteurs de l'aviation. Il semble que ces changements aient été apportés en réponse à une analyse de Transports Canada (voir B24, B115), ce qui soulève des doutes dans notre esprit quant aux méthodes de délégation des autres institutions fédérales. Il existe une abondante jurisprudence sur la question de la validité de la délégation, mais la common law est peut-être trop hétérogène pour guider sûrement l'Administration en cette matière. Pour remédier à une situation analogue en Nouvelle-Zélande, les auteurs d'un document de travail sur la réforme du droit ont recommandé plusieurs solutions : une loi d'application générale concernant la délégation, des normes régissant les dispositions de délégation individuelle, et certains arrangements administratifs (voir B115). Le phénomène de la délégation, son cadre d'application et le statut des délégataires, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Administration, se trouvent encore à l'état embryonnaire.

Il n'existe aucune analyse globale des méthodes de délégation de l'Administration fédérale canadienne. Ce vide devrait être comblé, afin de mettre en lumière les raisons des différences entre les législations autorisant la délégation de pouvoirs, les instruments de délégation, la nature, les modalités particulières et les moyens de contrôle des pouvoirs délégués. À strictement parler, nombre de ces méthodes et problèmes débordent le cadre d'une étude sur les régimes d'inspection, mais celle-ci ouvre néanmoins d'intéressantes perspectives sur le concept de délégation, en raison de l'importance, de la diversité et de la portée des pouvoirs administratifs délégués aux inspecteurs.

Le mot «privatisation» est un terme moderne servant à désigner la vente de biens de l'État ou la cession de fonctions publiques au secteur privé, mais la pratique n'est pas nouvelle[56]. Le recours aux inspecteurs privés contribue, dans l'optique du secteur privé, à démontrer l'engagement de l'État à respecter les exigences juridiques avec toute la diligence voulue, et peut aider à rehausser la qualité globale de l'action administrative.

L'État peut avoir de multiples raisons pour céder certaines fonctions ou vendre ses intérêts économiques au secteur privé; la réduction du déficit et les pressions politiques par exemple. On pense immédiatement ici à la vente des entreprises de la Couronne. Il existe pourtant, pour atteindre cet objectif, d'autres moyens moins bien connus et compris, comme la cession de fonctions au secteur privé, l'inspection par exemple. Nous avons montré, dans le présent document, que l'inspection de la sécurité aérienne est essentiellement confiée à des inspecteurs privés, dont le travail est contrôlé à l'occasion par des inspecteurs de l'État.

Les intervenants privés qui assurent des fonctions d'inspection ne portent généralement pas le titre de «délégataire» ni d'«inspecteur», mais nous les avons ainsi qualifiés afin d'identifier la source réelle des pouvoirs et de clarifier la véritable nature des fonctions. Transports Canada délègue ses pouvoirs d'inspection au secteur privé sur

---

56. Les intervenants du secteur privé peuvent jouer un rôle important dans l'application de la législation. Voir par exemple : A123, A157, A166, A190.

une base ponctuelle sauf en ce qui concerne l'agrément des TEA. Bien que le Ministère s'efforce de restreindre les pouvoirs discrétionnaires des délégataires du secteur privé, les moyens de contrôle dont il dispose à leur égard sont assez mal organisés. Il ne suffit pas d'affirmer que les délégataires privés prennent des décisions d'ordre «administratif», où le pouvoir discrétionnaire joue un rôle mineur, voire inexistant : manifestement, toute décision prise par un délégataire privé au nom du Ministre présente un conflit d'intérêts potentiel, qui risque fort d'être résolu au profit des employeurs ou de l'État. Le délégataire privé est-il responsable en cas d'erreur ou de négligence? La Couronne est-elle responsable des actes du délégataire privé? Le principe de la responsabilité ministérielle n'est-il pas incompatible avec l'octroi d'un statut administratif à des particuliers? Ces questions débordent largement notre sujet. Étant donné que certains mandataires de la Couronne peuvent jouir d'un statut particulier, il est capital de clarifier la portée des responsabilités juridiques des inspecteurs, dans l'intérêt de l'Administration aussi bien que dans celui des délégataires privés.

L'Administration conclut de nombreux types d'arrangements dans le but de confier certaines de ses fonctions au secteur privé[57]. Une meilleure compréhension de ces mécanismes s'impose si l'on veut renforcer les assises juridiques de la délégation au secteur privé de fonctions publiques, y compris l'inspection.

Nous avons pu découvrir certaines raisons pour expliquer les divergences qui surgissent inévitablement dans l'application des règlements. Ainsi, chaque région établit elle-même ses calendriers d'inspection, ce qui peut influer sur l'efficacité des programmes. Les écarts peuvent également s'expliquer par de nombreux facteurs : l'autorité du directeur régional, la réputation des divers inspecteurs et l'efficacité des réseaux qu'ils ont établis, les liens entre les diverses directions chargées de l'inspection, etc. Par ailleurs, la qualité de l'appui juridique fourni par les agents du ministère de la Justice dans une région donnée peut aussi avoir d'importantes répercussions sur le degré d'observation des normes.

Nous n'avons pu obtenir d'explications satisfaisantes quant aux divergences d'application des règlements. Il s'agit essentiellement d'un problème de détection : la plupart des infractions ne sont pas constatées, et quant à celles qui le sont, leur détection est généralement attribuable aux inspecteurs du secteur privé. Les variations régionales en ce qui concerne la détection des infractions par les services de l'inspection ne reflètent pas obligatoirement des écarts régionaux dans l'observation des normes.

Une analyse sérieuse, précédée d'observations sur le terrain, s'imposerait quant aux effets de la *Charte* sur les régimes d'inspection. Ainsi, les gestionnaires des régimes d'inspection du GATC ne semblent pas avoir pris conscience des exigences de justice fondamentale inscrites à l'article 7, même si le GATC insiste sur la «justice naturelle» dans ses programmes de formation concernant la politique de mise en application de la législation, qui invitent les inspecteurs à se montrer «équitables mais fermes». Nous avons demandé à plusieurs inspecteurs si les garanties inscrites dans la *Charte* contre les fouilles, perquisitions ou saisies abusives avaient entravé leurs

57. En réalité, la démarcation n'est pas très nette entre les fonctions publiques et privées, incertitude que reflète le droit administratif canadien. Le Conseil du Trésor était censé publier, à la fin de l'année 1987, sous les titres «Faire ou faire faire» et «Impartition», des lignes directrices qui ont déjà reçu une large publicité. Ce problème a déjà été étudié dans la doctrine à l'étranger. Voir par exemple A227.

activités : l'article 8 n'est pas encore perçu comme un obstacle[58], mais nous avons pu remarquer que les inspecteurs n'effectuent plus de vérifications dans les aéronefs laissés sans surveillance, craignant d'être accusés de vol ou d'endommagement.

En examinant la procédure utilisée pour juger les contrevenants, nous avons réalisé que l'Administration ne peut systématiquement intenter des poursuites ni imposer des sanctions pour chaque violation détectée. En pratique, les inspecteurs utilisent certains critères pour décider qui punir et à quel moment. Les fonctionnaires du GATC semblent unanimement favoriser l'imposition de sanctions aux personnes qui contreviennent sciemment et souvent à la législation. Comme dans de nombreux domaines de la réglementation semble-t-il, les inspecteurs connaissent fort bien les «moutons noirs» qui, fréquemment, transgressent également d'autres lois. Les inspecteurs tentent donc à l'occasion de prendre sur le fait les contrevenants notoires. Cette attitude se reflète également dans les méthodes utilisées par les inspecteurs pour donner des avertissements, rédiger des avis de contraventions et rendre des décisions[59] dans ce contexte administratif.

Dans notre évaluation du recours aux sanctions et menaces, nous avons pu observer que lorsque les inspecteurs constatent une violation des règlements, ils ont recours aux avertissements, aux «avis d'état d'un aéronef» et aux négociations. Les sanctions relatives aux licences sont très sérieuses en raison de leurs conséquences pour la survie des petits exploitants. On rencontre évidemment des exceptions, tel cet exploitant qui jugeait inconcevable qu'un inspecteur puisse littéralement «tomber du ciel» sans avertissement et interrompre ses activités légitimes. La présence d'un inspecteur constitue naturellement un sujet de préoccupation pour les exploitants ordinaires (c'est-à-dire qui observent la réglementation), mais les inspecteurs prétendent que ceux-ci n'ont rien à craindre, sauf s'ils commettent des infractions délibérées et répétées. Un sondage systématique auprès des exploitants permettrait de vérifier ces affirmations.

Nous nous étions également donné pour objectif explicite de mesurer l'influence des valeurs professionnelles des inspecteurs sur les méthodes et les résultats des régimes d'inspection. Nous y sommes partiellement parvenus en analysant la formation et les antécédents professionnels de certains inspecteurs, puis en les observant à l'œuvre. Ainsi, plusieurs anciens agents de la GRC devenus «spécialistes de l'application des règlements» sont naturellement enclins à s'associer sur le terrain avec les agents de la GRC. Comme ces derniers, les spécialistes de l'application des règlements ont parfois tendance à agir indépendamment des inspecteurs d'autres directions. Par ailleurs, le GATC accorde fréquemment une priorité d'embauche aux anciens militaires. Or, une personne ayant reçu une formation militaire peut avoir une compréhension limitée, voire nulle, des problèmes particuliers de l'aviation commerciale. Plusieurs inspecteurs ont déclaré que certains ex-militaires cherchaient surtout à s'assurer un revenu de

---

58. L'article 8 pourrait toutefois devenir une sérieuse pierre d'achoppement pour l'inspection aérienne. Ainsi, dans l'affaire *Haim Shavit c. Ministre des Transports* (D64), le TAC a jugé illégale la fouille non autorisée d'un aéronef en l'absence de circonstances urgentes la justifiant. Le tribunal a jugé irrecevables les preuves saisies dans de telles circonstances.

59. Par l'utilisation de cette expression et par ses méthodes, le Ministère reconnaît que les principes de justice naturelle et d'équité doivent être respectés lorsque sont prises des décisions ayant un effet sur les permissions et sur l'imposition de sanctions administratives. Toutefois, la signification donnée à ce mot par le Ministère ne s'étend pas aux situations d'urgence.

transition en attendant leur retraite. On ne saurait toutefois tirer de conclusions générales de ces commentaires sans disposer de renseignements plus complets.

Nous nous attendions à ce que la recherche sur le terrain permette d'analyser les stratégies de prévention. Elle a démontré comment les inspecteurs tentent d'assurer la sécurité aérienne : en maintenant de bonnes relations avec le milieu de l'aviation, en encourageant le dialogue, en aidant les exploitants à résoudre les problèmes, et d'une manière générale en assurant des services. Le climat de bonne volonté ainsi créé est une résultante importante du régime d'inspection de la sécurité aérienne. Ces constatations soulèvent de sérieuses questions sur la place relative qu'il convient d'accorder à la surveillance (application des règlements) et à la prestation de services dans un régime d'inspection.

B. Pour une réforme des régimes d'inspection fédéraux

À l'heure actuelle, il n'existe au Canada aucune source publique de renseignements sur les régimes d'inspection et les inspecteurs, leurs pouvoirs, leurs activités et leurs problèmes, et ce, malgré le grand nombre de régimes d'inspection et leur importance pour la réalisation des objectifs publics. On pourrait considérablement améliorer l'équité et l'efficacité[60] au sein de l'Administration en rationalisant les pouvoirs délégués aux inspecteurs et les mécanismes de contrôle mis en place à cet égard[61]. À la lumière de l'étude du régime d'inspection de l'aviation, nous croyons qu'il faudrait recueillir des renseignements démontrant la diversité des pouvoirs et des moyens de contrôle internes et externes.

Les problèmes de personnel sont importants, sinon les plus importants, en régime fédéral moderne. C'est pourquoi il peut s'avérer difficile de découvrir la véritable nature d'un régime d'inspection donné en se fondant sur les réponses à un sondage. Un gestionnaire prudent, par exemple, s'en tiendra strictement aux descriptions de poste officielles. Un sondage peut néanmoins mettre en lumière plusieurs questions présentant un intérêt en vue d'une réforme des régimes d'inspection, par exemple s'il donne des précisions sur les pouvoirs délégués et sur les délégataires privés, s'il permet de cerner les règles internes et l'utilisation qui en est faite, s'il renseigne sur les moyens permettant d'obtenir l'aide d'autres organismes publics et sur les méthodes de règlement

---

60. Les tribunaux canadiens ont adopté «l'équité» comme norme applicable, sur les plans tant procédural que substantif, aux décisions prises par l'Administration. Ce critère a cependant ses limites; ainsi, l'Administration ne dispose pas de ressources illimitées pour mettre en œuvre ses objectifs. Par conséquent, l'action administrative est généralement déterminée par une valeur concurrente : «l'efficacité».

61. En 1986, le Comité des comptes publics a constaté que la Commission de la Fonction publique avait délégué 98 % de ses fonctions de dotation à d'autres organismes administratifs, mais n'avait pas mis en place de mécanismes suffisants pour contrôler ces pratiques.

Ce phénomène pose de sérieux problèmes pour les régimes d'inspection puisque les pouvoirs d'inspection sont probablement délégués de façon ponctuelle aux fonctionnaires, selon les institutions. Bien que les pratiques en vigueur dans un organisme donné puissent être parfaitement rationnelles, les changements survenant avec le temps, les modifications législatives et d'autres facteurs peuvent creuser de profonds écarts entre les modes de délégation et de contrôle des pouvoirs dans l'ensemble de l'Administration fédérale. Ces divergences justifient manifestement une étude des possibilités d'uniformisation des pratiques administratives en matière de délégation de pouvoirs aux inspecteurs et aux autres intervenants.

des problèmes, s'il indique les étapes majeures ayant marqué l'évolution des régimes d'inspection et enfin, s'il fournit des données sur la façon dont sont réglés les cas d'infraction. Comme prochaine étape en vue de la réforme, nous suggérons d'entreprendre une étude des régimes d'inspection fédéraux afin de recueillir des données qui raviveront le débat sur l'opportunité d'une harmonisation des divers domaines juridiques encadrant les régimes d'inspection fédéraux.

La présente partie n'est en somme qu'une introduction à l'étude du cadre juridique des régimes d'inspection fédéraux. C'est pourquoi nous avons adopté une perspective générale pour la présentation des constatations effectuées sur le terrain pour l'étude du régime d'inspection de la sécurité aérienne et de l'analyse qui en a été faite , notre but étant de réunir les données préalables à l'étude et à la réforme du droit fédéral concernant les régimes d'inspection.

DEUXIÈME PARTIE

Pour une meilleure compréhension des régimes d'inspection

Cette partie se veut la synthèse des recherches que mènent actuellement la Commission au sujet des inspecteurs et des régimes d'inspection de l'Administration fédérale. Nous n'avons pas encore tenté de formuler de conclusion définitive. Les première et deuxième parties de ce document reflètent les divers thèmes qui devraient être approfondis dans le cadre d'une étude portant sur l'ensemble des régimes d'inspection fédéraux. Dans la première partie notamment, nous avons tenté d'élaborer une théorie du concept d'inspection, de rechercher des dénominateurs communs entre les rôles respectifs des inspecteurs privés et de ceux de l'Administration dans la mise en œuvre des objectifs publics, et d'analyser certains mécanismes de réglementation internes, tels que la délégation et les directives internes. La bibliographie sélective de la troisième partie est accompagnée d'un index analytique reflétant les thèmes abordés dans la première partie, ainsi que de nombreux autres sujets ayant un rapport avec les régimes d'inspection.

Dans la présente partie, nous récapitulerons les thèmes de la première partie et formulerons certaines recommandations, pour conclure par un bref sommaire des problèmes systémiques étudiés ailleurs par la CRD, dans le cadre de ses travaux sur le droit administratif.

I. Une théorie des régimes d'inspection

Les inspecteurs dérivent leur autorité du pouvoir de police que l'État exerce pour protéger et promouvoir l'intérêt public. Ce pouvoir se reflète dans la législation, et les délégataires de l'État, y compris les organismes, les fonctionnaires et les intervenants du secteur privé, le protègent et en assurent la promotion. C'est l'essence même de la réalisation des objectifs publics grâce à la persuasion, aux mesures incitatives et à la coercition. Les inspecteurs de l'État et du secteur privé ont recours à ces mesures pour mettre en œuvre les objectifs publics, en s'assurant la coopération des fonctionnaires et en veillant à ce que le secteur privé observe la législation.

La coercition, aspect négatif de l'action exécutive, est un des éléments fondamentaux de la common law. Dans cette optique, il est difficile d'intégrer le rôle plus positif de l'Administration (la prestation de services ou l'octroi d'avantages), ainsi

que l'importance de la persuasion. L'étude sur le terrain a révélé que la majeure partie du travail des inspecteurs est consacrée à la prestation de services, ce qui ressort clairement des nombreuses activités observées, les inspecteurs donnant des conseils, communiquant des renseignements et s'efforçant de persuader leurs interlocuteurs. De fait, la prestation de services constitue l'activité dominante même chez les inspecteurs qui tiennent l'application des règlements pour l'aspect le plus important de leur travail. On serait tenté de spéculer au sujet des autres domaines d'intervention administrative, où les inspecteurs ont pour principale fonction d'évaluer, d'approuver et effectuer des tâches semblables. Même dans le domaine de la réglementation aéronautique, l'examen des pouvoirs délégués indique que la plupart des véritables pouvoirs ont un rapport avec l'octroi d'avantages, de permissions, de licences et d'autres droits. Certes, plusieurs de ces pouvoirs ont un caractère coercitif «mesurable», mais ce point de vue limité ne traduit pas la véritable nature des régimes d'inspection.

L'inspecteur est un représentant très visible de l'État, en ce qui concerne tant les aspects positifs que les aspects négatifs des relations avec les administrés. Or, la législation pourrait faire une plus large place à l'aspect positif de ses fonctions; autrement dit, le modèle d'intervention répressive ne convient que dans le cas des quelques «moutons noirs», qui sont d'ailleurs généralement bien reconnaissables. On ne surprendra personne en affirmant que les inspecteurs jouent surtout un rôle de diplomates. Même si cette idée apparaît comme une aberration à ceux qui voudraient strictement les confiner à l'application de la législation, elle reflète le fait que les inspecteurs doivent véhiculer les messages tant positifs que négatifs de l'État.

Les inspecteurs font sentir le plus nettement leur présence lorsqu'ils prennent des décisions. Dans la première partie, nous avons donné quelques exemples des pouvoirs décisionnels délégués aux inspecteurs en vertu de la législation et par autorisation ministérielle. Ils doivent décider où effectuer une inspection, quand procéder à une perquisition ou à une saisie, quand accorder, modifier, refuser ou suspendre une permission, etc. Malgré l'importance des décisions des inspecteurs, certains théoriciens soutiendront que celles-ci n'ont pas de caractère juridique parce qu'elles sont prédéterminées par les détenteurs du pouvoir de contrôle juridique. Ce faisant, on se trouve pourtant à priver de toute substance la notion de pouvoir décisionnel. Les décisions juridiques peuvent-elles être seulement prises par un tribunal ou une assemblée législative, en fonction de critères procéduraux établis? Nous nous fermons des voies de réforme possibles en niant que les inspecteurs et d'autres intervenants, qui ne sont ni juges ni législateurs, prennent des décisions à caractère juridique. Les décisions des inspecteurs ont souvent pour les particuliers des effets aussi sérieux que les jugements des tribunaux. Compte tenu de cette réalité, nous devons poser cette question complexe : quel type de décisions les inspecteurs et leurs supérieurs peuvent-ils prendre?

Dans le contexte juridique canadien, les décisions des administrateurs se situent au point de rencontre des appareils juridique et politique. Les possibilités d'intervention politique ont été par ailleurs limitées par l'octroi aux organismes administratifs de la plus grande indépendance possible par rapport au gouvernement. Toutefois, la théorie de la responsabilité ministérielle oblige les ministres à rester très au fait des dossiers traités par les organismes dont ils sont responsables. Cette remarque s'applique particulièrement au cas de certains ministères, par exemple, celui où un ministre a annulé la décision d'un inspecteur au sujet de la qualité du thon en conserve. Des

questions politiques tout aussi complexes surgissent en matière de sécurité aérienne lorsque, par exemple, un village éloigné dépend du service assuré par un exploitant qui contrevient à la législation sur la sécurité aérienne.

Il importe de bien comprendre les modalités particulières de fonctionnement et d'organisation des régimes d'inspection fédéraux avant d'entreprendre de réformer la législation fédérale en cette matière. En dépit de cadres législatifs semblables, les adaptations apportées en pratique peuvent produire des régimes d'inspection très différents selon les organismes. Il faudrait connaître les caractéristiques particulières de ces divergences, afin de pouvoir en donner une explication rationnelle et s'assurer que les modalités de fonctionnement et d'organisation des divers régimes d'inspection reflètent les besoins de la société, exprimés par l'État.

II. Les inspecteurs privés

La place majeure qu'occupent les délégataires privés assumant des fonctions de l'Administration en matière de réglementation de la sécurité aérienne suscite de sérieuses questions sur les responsabilités respectives des intervenants publics et privés en ce qui concerne la réalisation des objectifs publics. La disproportion entre inspecteurs privés et publics (dix contre un dans le domaine de la sécurité aérienne) est un fait mal connu. Elle s'explique en partie par un problème de nomenclature, puisque de nombreuses personnes effectuant des tâches d'inspection portent en fait un autre titre; toutefois, la question ne se résume pas à des difficultés de terminologie.

Fondamentalement, les conflits d'intérêts sont à la source des problèmes juridiques auxquels se heurtent les inspecteurs privés. Comment un inspecteur professionnel, au service d'un employeur privé, directement ou en vertu d'un contrat de sous-traitance, peut-il présenter un rapport complet et objectif sur le respect de la législation par son mandant, alors qu'il se trouve sous l'autorité de ce dernier et doit observer ses instructions? L'inspecteur privé est fondamentalement un intermédiaire qui a pour mission de se tenir au fait des questions dont il doit rendre compte à l'État. Les exemples évidents de délégataires privés qui accomplissent des fonctions pour le compte de l'Administration sont légion. En matière de réglementation bancaire par exemple, les vérificateurs effectuent en somme pour l'État la même fonction que les TEA dans le domaine de la sécurité aérienne. Toutefois, il existe des différences importantes. Ainsi, les pouvoirs d'inspection privés sont parfois établis en fonction de catégories d'intervenants, en vertu de textes comme la *Loi sur la faillite*; la législation peut aussi prévoir une procédure d'agrément pour les inspecteurs privés, comme cela est le cas des TEA. Lorsque les inspecteurs privés sont regroupés en associations professionnelles bien structurées, comme les vérificateurs, l'autorégulation peut dans une large mesure remplacer la surveillance de l'État.

Indépendamment du débat politicien sur la nécessaire privatisation de la Fonction publique, nous avons des raisons de croire que la majeure partie des fonctions d'inspection de l'Administration est en fait assurée par les délégataires du secteur privé.

Une étude des régimes d'inspection fédéraux pourrait le confirmer, et cette démarche serait une condition préalable à toute tentative sérieuse de réforme de la législation en cette matière.

III. Les mécanismes de réglementation interne

Dans la première partie, nous avons analysé deux mécanismes de réglementation interne afin d'en souligner l'importance pratique pour un régime d'inspection. La réglementation externe (exercée par le Parlement et d'autres institutions) ne peut être passée sous silence, mais nous sommes d'avis qu'en renforçant les fondements juridiques des mécanismes internes, on améliorerait l'équité et l'efficacité des régimes d'inspection publics. Nous avons notamment choisi d'illustrer notre propos par l'exemple de la délégation et des directives internes.

A. Les directives internes

Les directives internes sont des manifestations de l'autorité administrative sous diverses formes : circulaires, manuels, instructions, etc. Elles guident les inspecteurs, les fonctionnaires et les autres intervenants du secteur privé dans l'accomplissement de leur travail. L'existence même de ces documents prouve bien que la législation n'arrive pas à suivre les progrès technologiques et autres changements sociaux.

Les directives internes sont produites par les organismes individuels et il ne semble pas exister de modèle uniforme quant à leur contenu, à leur diffusion ni aux modalités de révision et de consultation. Quoi qu'il en soit, on ne peut les écarter en se contentant de nier leur caractère juridique : elles ont force obligatoire sur le plan interne et, dans la mesure où elles influencent la prise de décisions, il est essentiel de les analyser attentivement afin de déterminer si elles méritent une place dans la législation. Les directives internes ont également un effet obligatoire sur le plan externe en ce que les décisions des inspecteurs touchent indirectement le secteur privé; d'ailleurs, les directives internes liant directement les particuliers devraient sans doute être prévues formellement dans la législation. Dans le modèle de réalisation des objectifs publics défini ci-dessus, les directives internes apportent deux contributions majeures à l'action administrative. Premièrement, ce sont les instruments dont l'État se sert pour obtenir la coopération des fonctionnaires, les inspecteurs par exemple. Deuxièmement, l'État utilise les directives internes pour s'assurer que le secteur privé observe la réglementation; les délégataires privés se servent par exemple des manuels et autres directives internes pour connaître les priorités du régime d'inspection de l'État.

Nous recommandons que soient reconnues d'emblée la nécessité, l'importance et la légitimité des directives internes, qui constituent en fait des manifestations de la responsabilité administrative. L'État devrait toutefois faire preuve de circonspection avant de leur conférer un statut législatif; il faut se souvenir qu'un acte peut fort bien être obligatoire même s'il n'est pas consacré dans la législation. En résumé, il

conviendrait d'étudier en profondeur les directives internes, notamment leur mode d'élaboration, leur diffusion et leur utilisation par les fonctionnaires et le secteur privé.

B. La délégation de pouvoirs

L'État délègue de nombreux pouvoirs décisionnels à ses organismes et fonctionnaires, ainsi qu'au secteur privé. Bon nombre de ces pouvoirs sont délégués à des inspecteurs et les exemples que nous avons donnés dans ce document suscitent sur le plan juridique des questions de statut, de procédure et de fond.

La nature des pouvoirs conférés aux inspecteurs est très variée : inspecter, perquisitionner et saisir des biens, décider de délivrer, de modifier, de renouveler, de refuser ou de suspendre les licences, permis et autorisations, donner des conseils, évaluer la qualité de produits, etc. Il est bien établi en droit qu'un ministre responsable ne pourrait humainement s'acquitter lui-même de toutes les attributions qui lui sont déléguées et qu'il n'a d'autre choix que de les sous-déléguer. Du côté fédéral, la tradition veut que la délégation des pouvoirs se fasse suivant l'organisation hiérarchique de l'organisme en cause. Mais les pouvoirs devraient-ils être délégués au titulaire d'un poste ou à la personne elle-même? Comment les supérieurs hiérarchiques s'assurent-ils que leurs subordonnés sont suffisamment qualifiés pour exercer des pouvoirs d'inspection, vu l'absence de normes juridiques régissant plusieurs de ces fonctions? Devrait-on octroyer le statut d'agent public ou d'agent de la paix aux inspecteurs de l'Administration, leur offrant ainsi la protection octroyée à ces fonctionnaires aux termes du *Code criminel*? Doit-on élaborer des normes applicables à l'ensemble de l'Administration pour régir la délégation aux fonctionnaires de pouvoirs tels ceux qu'exercent les inspecteurs? Toute étude de la délégation de pouvoirs aux inspecteurs de l'Administration fédérale devrait traiter de ces questions et des problèmes connexes.

IV. Les problèmes connexes

Nous nous devons d'évoquer enfin certains problèmes connexes qu'on ne peut éluder dans le cadre d'une recherche sur la réforme des régimes d'inspection fédéraux, notamment : la nature juridique de la prise de décisions, le régime administratif applicable aux infractions, les perquisitions et les saisies, les permissions et les droits.

A. La prise de décisions

La Commission de réforme du droit étudie actuellement cette activité, dont quelques aspects ont été commentés ci-dessus, dans le contexte d'autres travaux. Une clarification s'impose à cet égard puisque l'argument fondé sur l'absence de caractère juridique des décisions n'est que d'un maigre secours lorsqu'un administré invoque une violation des règles d'équité procédurale.

B. Le régime administratif applicable aux infractions

À l'heure actuelle, les infractions sont essentiellement perçues comme un problème de droit pénal du ressort des tribunaux provinciaux. En matière d'impôt sur le revenu cependant, les sanctions monétaires sont imposées par les fonctionnaires. Les modifications apportées en 1985 à la *Loi sur l'aéronautique* ont également habilité les autorités concernées à tenter l'expérience d'un mécanisme d'imposition de sanctions pécuniaires.

Toutefois, ce sont là des exceptions. Les dossiers concernant la plupart des cas d'infraction à la réglementation sont préparés en vue de leur présentation devant un tribunal comme s'il s'agissait d'infractions pénales, ce qui implique des exigences très strictes pour les fonctionnaires, tels les inspecteurs, en ce qui concerne la collecte et la présentation des preuves. La rigueur du processus judiciaire oblige l'Administration à consacrer des ressources considérables à la préparation des dossiers. Par ailleurs, l'influence du droit pénal tend à s'infiltrer dans de nombreux aspects de l'administration publique. En outre, les juges des tribunaux provinciaux ne peuvent prétendre connaître parfaitement le dédale de la réglementation fédérale, et le ministère de la Justice ne possède pas les ressources nécessaires pour affecter des avocats en permanence dans chaque spécialité et dans chaque administration régionale, afin de conseiller les autorités et les aider à préparer les poursuites. Enfin, il est bien connu que l'accusé peut tirer parti de la théorie de la responsabilité stricte en ce qui concerne la preuve des infractions à la réglementation. Ces éléments illustrent peut-être la nécessité d'un système administratif distinct pour ces infractions, mais cette option comporte de nombreuses difficultés. L'économiste par exemple s'interrogera sur le prix optimal de la dissuasion pour telle ou telle infraction; le politologue se demandera plutôt comment l'État peut donner un prix à la transgression de la loi.

Fondamentalement, nous avons besoin d'information sur les méthodes d'imposition des amendes administratives, et de clarifications sur les sanctions pécuniaires intermédiaires. Dans cette optique, nous devrons par exemple identifier les personnes les plus en mesure de prendre de telles décisions, et réfléchir aux mécanismes procéduraux et décisionnels, aux recours en révision, ainsi qu'à la terminologie utilisée en ce domaine.

C. Perquisitions et saisies

Selon le régime applicable, l'inspection peut constituer le seul pouvoir réel de l'Administration, jouer un rôle secondaire par rapports aux autres pouvoirs dont elle dispose en regard des droits des administrés, ou encore être inutile au point de n'être que rarement, voire jamais, utilisée. Les inspecteurs ont néanmoins besoin de paramètres dans l'exercice de leurs pouvoirs d'inspection, de perquisition et de saisie. Ce facteur est particulièrement important dans la mesure où la transparence à l'inspection est fréquemment une condition préalable à l'autorisation d'exercer une activité.

Sauf exception, il faut toujours demander à une autorité indépendante la permission de perquisitionner. Toutefois, à quel moment une «inspection» devient-elle une

«perquisition»? Cette distinction a-t-elle un sens, étant donné les pressions constantes qu'exerce l'Administration grâce à son pouvoir de refuser, de modifier ou de suspendre les permissions? On pourrait soutenir que l'inspecteur devrait se munir d'un mandat de perquisition s'il s'attend à trouver des preuves d'une infraction au cours d'une inspection. Mais n'est-ce pas généralement le cas? Vu la complexité des normes réglementaires, ne pourrait-on affirmer qu'un inspecteur trouvera toujours le moyen de constater une infraction quelconque? Cet exemple illustre bien à quel point les relations entre inspecteurs et administrés impliquent de nombreuses concessions de part et d'autre.

D. Permissions (licences, brevets, autorisations et droits)

Les inspecteurs ayant le pouvoir d'accorder, de suspendre ou de modifier des permissions, ont besoin de lignes directrices précises qui, idéalement, devraient se trouver dans la législation. De fait, comme nous l'avons vu, ces principes directeurs sont en grande partie consignés dans les directives internes.

Les pouvoirs des inspecteurs à cet égard sont mal connus. Une meilleure connaissance de la situation pourrait susciter un débat sur les moyens possibles d'harmoniser la théorie et la pratique. Par exemple, les inspecteurs peuvent généralement suspendre une permission qu'en cas d'urgence, et l'Administration dispose habituellement de moyens de contrôle interne pour s'assurer que des mesures aussi vigoureuses ne sont prises que dans des circonstances bien définies. Il y a toutefois largement place à amélioration, surtout pour le cas, entre autres, où un inspecteur imposerait des exigences modifiant les conditions antérieurement établies pour l'octroi d'une permission. Ainsi, comment un administré pourra-t-il prouver qu'il a pris les mesures appropriées pour remédier à une omission ou transgression? Une fois de plus, toute étude en vue de la réforme des régimes d'inspection fédéraux devrait traiter des méthodes utilisées par les inspecteurs pour accorder, modifier, refuser et suspendre les permissions.

V. Sommaire

Le recours à un régime d'inspection ou l'augmentation du nombre d'inspecteurs constituent la meilleure façon de résoudre certaines difficultés de l'action exécutive. Toutefois, l'Administration pourrait faire des choix plus éclairés si elle comprenait mieux les caractéristiques et le fonctionnement propres des régimes d'inspection, leur contrôle, leur organisation et leur véritable nature.

Nous avons mis au jour plusieurs questions qu'il conviendrait d'analyser dans le cadre d'une étude des régimes d'inspection fédéraux aboutissant à des propositions de réforme du droit. Nous espérons que ces réflexions aideront les chercheurs qui tentent de démêler l'écheveau de problèmes, juridiques et autres, auxquels se heurtent les inspecteurs.

TROISIÈME PARTIE :

Les régimes d'inspection : Bibliographie sélective

I. Introduction

A. Objet

L'étude et la réforme des règles de droit relatives aux régimes d'inspection s'appuient sur les documents cités dans la présente bibliographie. Il est indispensable de dresser des listes des publications disponibles pour stimuler la recherche et favoriser une meilleure intelligence des mécanismes actuellement employés par l'État pour déléguer des pouvoirs et en contrôler l'exercice.

Documentation de base des travaux de la Commission de réforme du droit en matière de droit administratif, la présente partie illustre certains thèmes permettant une approche unifiée en matière de réforme. Les publications qui y figurent renseignent tout particulièrement sur les questions relatives aux moyens d'action, à l'organisation de l'Administration et aux mécanismes de contrôle. Une bonne part des moyens d'action dont dispose l'Administration pour mettre en œuvre les objectifs publics sont confiés aux inspecteurs : leur présence sur le terrain est souvent essentielle au succès des programmes. D'autre part, il importe de jeter la lumière sur l'organisation interne de l'Administration fédérale et de l'étudier afin de préserver l'intégrité de l'action administrative, surtout au regard des nouveaux impératifs de la *Charte*.

Abstraction faite de leurs champs spécifiques, par exemple la qualité des aliments ou la sécurité aérienne, les régimes d'inspection ont en commun certains problèmes : répartition des maigres ressources, élaboration de stratégies de mise en œuvre et adoption de plans d'urgence. Idéalement, ces tâches devraient être encadrées de mécanismes de contrôle internes et externes. Les ouvrages cités favorisent la dissémination des idées sur ces questions.

L'étude approfondie de l'inspection devrait comprendre un inventaire des tâches réellement accomplies par les inspecteurs. Comme nous l'avons montré dans la première partie, leur mission est double : ils remplissent une fonction de surveillance et fournissent des services. À ce propos, les règles de droit régissant l'inspection, les inspecteurs et les régimes d'inspection ne correspondent pas parfaitement à celles qui gouvernent la police. Si l'on peut soutenir que la police dispense aussi des services au public, la plus grande partie de son action a pour objectif, au moins implicite,

l'exécution de la loi. Ce n'est pas le cas des inspecteurs qui donnent conseils et avis, et vont jusqu'à fournir des services directs tels que l'appréciation de la qualité des produits. Il semble qu'un grand nombre d'études sur le terrain et d'enquêtes laborieuses seraient nécessaires pour définir tout le domaine d'application de l'inspection au Canada. Même si les travaux sur le sujet sont rares, quantité de mesures peuvent être prises pour mobiliser les efforts en vue d'améliorer l'inspection. La publication de la présente bibliographie sur l'inspection se veut une contribution à ce projet.

L'Administration est chargée non seulement d'inspecter les administrés, leurs biens, leurs activités, mais aussi de s'inspecter elle-même. Ainsi, un organisme peut «vérifier» ou «examiner» ses programmes et son activité; d'autres organismes tels le bureau du Vérificateur général et le secrétariat du Conseil du Trésor, procèdent aussi à des «inspections» internes. Elles sont nécessaires pour veiller à ce que l'activité de l'Administration et de ses employés soit équitable, efficace et intègre. Pourtant, malgré l'importance de l'activité de l'Administration en matière de vérification et d'appréciation, aucun effort n'a été fait pour faire une synthèse globale des résultats de ces inspections.

Bon nombre des inspections effectuées dans le secteur privé sont en fait confiées à des intervenants privés. Ceux-ci peuvent fournir des renseignements sur eux-mêmes ou sur d'autres administrés. Parfois, le pouvoir d'inspecter ou de surveiller au nom de l'État est expressément délégué à ces intervenants privés; c'est pourquoi les instruments de délégation et de contrôle font également partie de la bibliographie.

Les services publics doivent constamment être renouvelés et améliorés. Ce renouvellement devrait s'étendre au processus décisionnel de l'Administration, qu'il s'agisse de décisions collectives exprimées par la voix d'institutions, ou de décisions individuelles prises par des fonctionnaires comme les inspecteurs. Les régimes d'inspection dont la mission comporte un volet surveillance (application de la loi) et un volet service (conseils) sont des champs d'étude prometteurs, d'où l'on pourrait tirer des propositions de réforme. D'autre part, la délégation de l'inspection par l'Administration soulève d'importantes questions concernant la politique, les objectifs publics et la réforme du droit.

Dans ses prochains travaux, la Commission de réforme du droit du Canada entend passer en revue les régimes d'inspection fédéraux du Canada et exposer ses conclusions et ses recommandations générales dans un document de recherche. La présente partie sert de base aux travaux en cours à la Commission et ailleurs.

Les ouvrages choisis portant sur les inspecteurs, l'inspection et les régimes d'inspection sont répartis dans quatre listes. Le choix des vedettes de l'index a été fait en fonction des thèmes qui entourent la démarche visant l'amélioration de l'organisation juridique des régimes d'inspection fédéraux.

B. Domaine

Les listes sont représentatives mais non exhaustives. Cela est principalement dû au fait que le champ d'étude ne ressortit pas exclusivement au droit, d'autres sujets et disciplines étant aussi concernés. Cette solution a été retenue pour illustrer le sens

élastique de la notion d'inspection et des activités et pouvoirs qui s'y rattachent. De même, comme peu d'articles et de monographies ont été publiés sur l'inspection au Canada, les ouvrages rédigés suivant des approches différentes comblent cette lacune. Par exemple, il y a de plus en plus d'ouvrages consacrés à la police et bon nombre d'entre eux présentent un intérêt indiscutable pour les régimes d'inspection.

La présente partie vise à faire avancer les connaissances générales. Cet objectif est en rapport avec le rôle de la CRD dans sa mission de vulgarisation. Au surplus, cette bibliographie peut contribuer à combler les fossés qui séparent les différentes disciplines. À ce titre, elle est conforme à la nouvelle conception du droit administratif que la Commission a exprimée dans un document de consultation intitulé *Pour un nouveau droit administratif fédéral* (B37).

Comme nous venons de le mentionner, les ouvrages choisis sont répartis sous quatre rubriques : les articles et les monographies, la documentation officielle, la législation et enfin la jurisprudence. Bien que l'accent soit placé sur les ouvrages reflétant le droit positif canadien, la bibliographie comporte de nombreuses publications intéressant d'autres disciplines, d'autres pays et d'autres époques.

Sous la rubrique «Articles et monographies», sont réunis des documents émanant des milieux universitaires, administratifs et professionnels, ainsi que des ouvrages de vulgarisation. Les travaux universitaires et professionnels relèvent de diverses disciplines : histoire, science politique, administration publique et droit. Ces ouvrages proviennent du Canada, de l'Angleterre, de la France, des États-Unis et d'autres pays. Nous avons jugé utile d'inclure des documents étrangers étant donné la nécessité de réexaminer les fondements mêmes de l'utilisation, l'organisation et le contrôle de l'inspection par l'État fédéral canadien.

Sous la rubrique «Documentation officielle», le lecteur trouvera des références à divers ouvrages publiés par des organismes publics. La plupart d'entre eux sont canadiens, bien que certains titres étrangers intéressants aient été retenus. L'expression documentation officielle convient mal dans certains cas, plusieurs des ouvrages étant confidentiels. Ces derniers sont identifiés par un astérisque (*). La plupart peuvent être obtenus sur demande auprès des différents organismes ou par l'entremise d'Approvisionnements et Services Canada. À certains égards, la liste est très hétérogène car elle regroupe à la fois des études et des rapports de commissions d'enquête qui ont été publiés, et des ouvrages peu connus comme des manuels de gestion et d'autres directives internes, documents de délégation et études administratives sur l'inspection. Néanmoins, ce regroupement visait à bien faire ressortir les sources de ces documents. Certains ouvrages qualifiés «d'études» n'ont pas été examinés. De nombreux manuels d'inspection et directives de l'Administration sont cités sans date, comme dans le *Registre d'accès* de 1986. Le titre «manuels, directives» inclut tous les types de directives internes telles que les manuels, les circulaires, les instructions, etc.

La «Législation» est canadienne. Sous la rubrique «Lois» sont regroupées des lois fédérales canadiennes qui traitent des inspecteurs, de l'inspection et des régimes d'inspection de l'État, ainsi que des droits d'inspection privés. Sous le titre «Règlements» sont réunis certains règlements canadiens concernant la délégation de pouvoirs, les cas de dispense, etc. La lecture de la législation ci-dessus pourrait laisser subsister des doutes sur ce qu'est «l'inspection» et sur ce que font les «inspecteurs». En réalité, la législation fait ressortir l'insuffisance d'un mot unique comme inspection

pour évoquer le caractère spécialisé de l'activité administrative. Par exemple, la législation accorde souvent à des personnes diverses un pouvoir de fouille ou de perquisition étroitement encadré sur les plans de l'autorisation et du respect des droits des administrés. Ces personnes sont désignées de manières diverses dans les lois : inspecteurs ou autres agents, toute personne autorisée par un administrateur, un ingénieur ou technicien, un agent de protection, toute personne autorisée par le ministre, un inspecteur ou son représentant autorisé, l'agent défini par la loi, l'agent de conservation, un entrepreneur, etc.

Les lois prévoient de nombreux régimes d'inspection publics distincts. Si cette réalité correspond aux besoins découlant de la mission confiée aux institutions spécialisées, elle crée néanmoins différents niveaux juridiques d'inspection. Et comme les inspecteurs rendent maintes décisions relatives à l'exécution de la loi qui peuvent faire l'objet d'un contrôle judiciaire, il convient de faire figurer la législation qui régit ces décisions dans une bibliographie sur la réforme du droit.

La «jurisprudence» comprend surtout des causes canadiennes concernant les régimes d'inspection publics. Cela dit, la jurisprudence étrangère met en lumière les problèmes que nous partageons avec d'autres pays. Les tribunaux sont appelés à statuer, par exemple, sur les questions relatives à la nature des fonctions administratives et à la prise de décisions par les administrateurs.

C. Guide d'utilisation

Les vedettes de l'index permettent de repérer les ouvrages par sujets. Chaque entrée de l'index est suivie de numéros de renvois attribués selon les règles suivantes :

Tous les ouvrages regroupés sous la rubrique «Articles et monographies» sont désignés par la lettre A et numérotés consécutivement selon l'ordre alphabétique du nom de l'auteur.

Tous les ouvrages énumérés sous la rubrique «Documentation officielle» sont désignés par la lettre B et numérotés consécutivement selon l'ordre alphabétique du nom du pays ou de l'auteur (d'ordinaire un organisme public).

Tous les textes regroupés sous la rubrique «Législation» sont désignés par la lettre C et numérotés consécutivement selon l'ordre alphabétique du titre de la loi ou du règlement. Cette rubrique est divisée en deux parties (les «Loi» et les «Règlements»), mais comporte une seule numérotation.

Tous les ouvrages énumérés sous la rubrique «Jurisprudence» sont désignés par la lettre D et numérotés consécutivement selon l'ordre alphabétique du nom des parties.

II. Bibliographie

A. Monographies et articles de revues

A1	Abel, Richard L. 1982	«The Contradictions of Informal Justice», dans Richard L. Abel (dir.), *The Politics of Informal Justice*, vol. 1, New York, Academic Press, 1982, 267.
A2	Alderson, J. 1984	*Les droits de l'homme et la police*, Strasbourg, Conseil de l'Europe, Direction des droits de l'homme, 1984.
A3	Amnistie internationale 1985	*Visits of Inspection to Places of Detention as a Safeguard against Torture*, Circulaire nº 63, Londres, Amnistie internationale, 1985.
A4	Anderson, Adelaide M. 1922	*Women in the Factory: An Administrative Adventure, 1893 to 1921*, Londres, John Murray, 1922.
A5	Anderson, Robert D. 1980	*Government Regulation of the Canadian Dairy Processing, Distributing and Retailing Sector*, Conseil économique du Canada, Mandat sur la réglementation, Cahier de recherche nº 25, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1980.
A6	Andrews, John B. 1937	*British Factory Inspection: A Century of Progress in Administration of Labor Laws*, Washington, U.S. Government Printing Office, 1937.
A7	Angelotti, Robert 1975	«Enforcement Policy Objectives in the Changing Food Environment» (1975), 30 *Food, Drug, Cosmetic L. J.* 712.
A8	Angers, Lucie 1986	«À la recherche d'une protection efficace contre les inspections abusives de l'État : la Charte québécoise, la Charte canadienne et le Bill of Rights américain» (1986), 27 *C. de D.* 723.
A9	Anisman, Philip 1975	*Répertoire des pouvoirs discrétionnaires relevés dans les Statuts révisés du Canada, 1970*, Ottawa, Information Canada, 1975.
A10	Arthurs, H.W. 1985	*'Without the Law': Administrative Justice and Legal Pluralism in Nineteenth-Century England*, Toronto, University of Toronto Press, 1985.
A11	Association canadienne d'études fiscales 1982	*Income Tax Enforcement, Compliance, and Administration*, Toronto, Association canadienne d'études fiscales, 1982.

A12	Baar, Ellen et Carl Baar 1984	«Using Regulation to Manage Interdependencies», version révisée d'un document préparé pour présentation à la réunion annuelle de l'Association canadienne de sciences politiques, University of Guelph, le 11 juin 1984.
A13	Bacow, L.S. 1980	*Bargaining for Job Safety and Health*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1980.
A14	Bainbridge, William 1878	*A Treatise on the Law of Mines and Minerals*, 4e éd., par Archibald Brown, Londres, Butterworths, 1878.
A15	Baldwin, Robert et Keith Hawkins 1984	«Discretionary Justice: Davis Reconsidered», [1984] *Public Law* 570.
A16	Baldwin, Robert et John Houghton 1986	«Circular Arguments: The Status and Legitimacy of Administrative Rules», [1986] *Public Law* 239.
A17	Ball, N. 1963	*Her Majesty's Inspectorate 1837-1847*, Édimbourg, Oliver and Boyd, 1963.
A18	Bankes, Nigel et Andrew R. Thompson 1980	*Monitoring for Impact Assessment and Management: An Analysis of the Legal and Administrative Framework*, Vancouver, Westwater Research Centre, 1980.
A19	Bardach, Eugene et Robert A. Kagan 1982	*Going by the Book: The Problem of Regulatory Unreasonableness*, Philadelphie, Temple University Press, 1982.
A20	Bardach, Eugene et Robert A. Kagan (dir.) 1982	*Social Regulation: Strategies for Reform*, San Francisco, Institute for Contemporary Studies, 1982.
A21	Bartrip, Peter W.J. 1979	*Safety at Work: The Factory Inspectorate in the Fencing Controversy, 1833-1857*, Oxford, Centre for Socio-Legal Studies, 1979.
A22	Bartrip, Peter W.J. et P.T. Fenn 1980	«The Conventionalization of Factory Crime — A Reassessment» (1980), 8 *Intern'l J. of the Sociology of Law* 175.
A23	Bartrip, Peter W.J. et P.T. Fenn 1983	«The Evolution of Regulatory Style in the Nineteenth Century British Factory Inspectorate» (1983), 10 *J. of Law & Society* 201.
A24	Basanta, W. Eugene 1983	«Federal Tort Liability for Negligent Mine Safety Inspections (1983), 85 *W. Virginia L. Rev.* 519.
A25	Bayley, David H. 1979	«Police Function, Structure & Control in Western Europe and North America: Comparative and Historical Studies» (1979), 1 *Crime et Justice* 109.
A26	Beaumont, P.B. 1979	«The Limits of Inspection: A Study of the Workings of the Governement Wages Inspectorate» (1979), 57 *Pub. Admin.* 203.

A27	Becker G.S. et G.J. Stigler 1974	«Law Enforcement, Malfeasance and Compensation of Enforcers» (1974), 3 *J. of Legal Studies* 1.
A28	Benidickson, Jamie 1983	«Private Rights and Public Purposes in the Lakes, Rivers and Streams of Ontario 1870-1930», dans David H. Flaherty (dir.), *Essays in the History of Canadian Law*, vol. 2, Toronto, University of Toronto Press, 1983, 365.
A29	Bittner, Egon 1970	*The Functions of the Police in Modern Society*, Chevy Chase (Md.), National Institute of Mental Health, Center for Studies of Crime and Delinquency, 1970.
A30	Bittner, Egon 1974	«Florence Nightingale in Pursuit of Willie Sutton: A Theory of the Police», dans Herbert Jacob (dir.), *The Potential for Reform of Criminal Justice*, Beverly Hills, Sage Publications, 1974.
A31	Black, Donald J. 1973	«The Mobilization of Law» (1973), 2 *J. of Legal Studies* 125.
A32	Blackie, John 1970	*Inspecting and the Inspectorate*, Londres, Routledge & Kegan Paul, 1970.
A33	Blakeley, Brian 1983	«Comments — Discretion and the FAA: An Overview of the Applicability of the Discretionary Functions Exception of the Federal Tort Claims Act to FAA Activity» (1983), 49 *J. of Air Law and Commerce* 143.
A34	Bone, T.R. 1968	*School Inspection in Scotland 1840-1966*, Londres, London University Press, 1968.
A35	Boyd, R. Nelson 1879	*Coal Mines Inspection: Its History and Results*, Londres, W.H. Allen, 1879.
A36	Bradley, A.W. 1974	«Research and Reform in Administrative Law: The Implications of 'Discretionary Justice' by K.C. Davis» (1974), 13 *J. of Society of Public Teachers of Law* 35.
A37	Braithwaite, John 1982	«Enforced Self-Regulation: a New Strategy for Corporate Crime Control» (1982), 80 *Mich. L. Rev.* 1466.
A38	Braithwaite, John 1985	*To Punish or Persuade: Enforcement of Coal Mine Safety*, Albany, State University of New York Press, 1985.
A39	Braithwaite, John et Peter Grabosky 1985	*Occupational Health and Safety Enforcement in Australia: A Report to the National Occupational Health and Safety Commission*, Canberra, Australian Institute of Criminology, 1985.
A40	Brebner, John B. 1948	«Laissez-faire and State Intervention in Nineteenth Century Britain», dans *The Tasks of Economic History*, Supplément VIII au *Journal of Economic History*, 1948, 59.
A41	Breton, Albert et Ronald Wintrobe 1982	*The Logic of Bureaucratic Conduct: An Economic Analysis of Competition, Exchange and Efficiency in Private and Public Organizations*, Cambridge, Cambridge University Press, 1982.

A42	Brigham, Geoffrey R. 1984	«Individualized Suspicion in Factory Searches — The 'Least Intrusive Alternative'» (1984), 21 *Amer. Crim. L. Rev.* 403.
A43	Brooks, Neil et Judy Fudge 1985	*Les fouilles, les perquisitions et les saisies en matière fiscale*, sommaire d'une étude effectuée pour la CRD, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1985.
A44	Brown, L. Neville et J.F. Garner 1983	*French Administrative Law*, 3e éd., Londres, Butterworths, 1983.
A45	Brown, Nigel 1974	*Notes on Nikolai Gogol's The Government Inspector*, Nairobi, Heinemann Educational Books, 1974.
A46	Browne, J.H. Balfour 1875	*The Law of Usages and Customs*, Londres, Stevens and Haynes, 1875.
A47	Bugler, Jeremy 1972	*Polluting Britain: A Report*, Harmondsworth, Penguin Books, 1972.
A48	Burton, Edward C. 1984	*Enforcement of Natural Resources Legislation: A Handbook*, Toronto, Carswell, 1984.
A49	Butler, David et A.H. Halsey (dir.) 1978	*Policy and Politics*, Londres, Macmillan, 1978.
A50	Caldwell, J.L. 1983	«‹Legitimate Expectation› and the Rules of Natural Justice» (1983), 2 *Canterbury L. Rev.* 45.
A51	Carson, W.G. 1970	«White Collar Crime and the Enforcement of Factory Legislation» (1970), 10 *Brit. J. of Criminology* 383.
A52	Carson, W.G. 1974	«Symbolic and Instrumental Dimension of Early Factory Legislation: A Case Study in the Social Origins of Criminal Law», dans R. Hood (dir.), *Crime Criminology, and Public Policy*, Londres, Heinemann, 1974.
A53	Carson, W.G. 1979	«The Conventionalization of Early Factory Crime» (1979), 7 *Int'l J. for the Sociology of Law* 37.
A54	Carson, W.G. 1980	«Early Factory Inspectors and the Viable Class Society — A Rejoinder» (1980), 8 *Int'l J. for the Sociology of Law* 187.
A55	Casse, William B. 1979	«Note — Federal Tort Claims Act: FAA Warnings to Private Aircraft Passengers — Clemente v. US» (1979), 58 *Nebraska L. Rev.* 288.
A56	Chasse, Ken 1985	«Search and Seizure — Can Illegal Searches Be 'Reasonable'. Can Legal Searches Be 'Unreasonable' under Charter s.8?» (1985), 13 *C.R.R.* 227.
A57	Cheng, Bin 1962	*The Law of International Air Transport*, Londres, Stevens and Sons, 1962.
A58	Chorley, Desmond M. 1985	«The Enforcers» (1985), 58:8 *Canadian Aviation* 28.

A59	Clifford, John C. 1983	*Content Regulation in Private FM Radio and Television Broadcasting: A Background Study about CRTC Sanctions and Compliance Strategy*, étude préparée pour la CRD, Ottawa, 1983 (non publiée).
A60	Clifford, John C. 1986	«The AME: Private Sector Inspector and Public Policy», *Engineer Technical Advisory*, Pacific AME Association Newsletter, vol. III, nº 1, Richmond (C.-B.), janvier 1986.
A61	Clifford, John C. 1987	«Airline Deregulation Vertues — Comment on Jeremy McBride's paper: Travelling in Hope: Deregulation of Airline Services in Europe», dans I. Bernier *et al.* (dir.), *Les problèmes juridiques de l'intégration économique : Comparaison du Canada dans le contexte nord-américain et du Royaume-Uni dans le contexte européen*, Faculté de droit de l'Université Laval/Faculty of Law University of Birmingham, 1987, 248.
A62	Clifford, John C. 1987	*Aviation Safety Inspection: Field Observations and Thoughts about Reform of Canada's Federal Inspectorates*, étude effectuée pour la CRD, Ottawa, 1987 (non publiée).
A63	Clifford, John C. et Kernaghan R. Webb 1985	«Institutions in Policy Implementation: The Approach of Canada's Federal Government», document préparé pour présentation au Annual Meeting of the Law and Society Association, San Diego, 1985 (non publié).
A64	Cohen, Mark A. et Paul H. Rubin 1985	«Private Enforcement of Public Policy» (1985), 3 *Yale J. on Regulation* 167.
A65	Cohen, Stanley, A. 1982	«The Invasion of Privacy: Police and Electronic Surveillance in Canada» (1982), 27 *R.D. McGill* 619.
A66	Cohen, Stanley A. 1984	«Controversies in Need of Resolution: Some Threshold Questions Affecting Individual Rights and Police Powers under the Charter» (1984), 16 *Ottawa L. Rev.* 97.
A67	Cohen, Stanley A. 1984	«The Impact of Charter Decisions on Police Behaviour» (1984), 39 *C.R.* (3d) 264.
A68	Conlon, John F. 1986	*Role of Classification Societies in Offshore Safety*, réimpression distribuée au cinquième «International Symposium and Exhibit on Offshore Mechanics and Arctic Engineering», Tokyo, Japon, du 13 au 17 avril 1986.
A69	Cornwall, Lori 1985	«Final Report — Prosecution Statistics: Offences against Federal Statutes», préparé dans le cadre du Rapport sur l'observation des lois fédérales, Ministère de la Justice, Ottawa, septembre 1985 (non publié).
A70	Corry, J.A. 1940	*Difficulties of a Divided Jurisdiction*, étude effectuée pour la Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, Annexe 7, Ottawa, Éditeur du Roi, 1940.
A71	Côté, Nicole 1984-1985	«Pour revaloriser la fonction publique» (1984-1985), 8 *L'Analyste*, 21.

A72	Cranston, Ross 1979	*Regulating Business: Law and Consumer Agencies*, Londres, Macmillan, 1979.
A73	Critchley, Thomas A. 1967	*A History of Police in England and Wales, 900-1966*, Londres, Constable, 1967.
A74	Cull, Helen A. 1975-1977	«The Enigma of a Police Constable's Status» (1975-1977), 8 *Victoria University of Wellington L. Rev.* 148.
A75	Dagenais, R. 1983	*Aviation Safety in Canada: A Case Study on Compliance in the Canadian Air Transportation Administration*, étude effectuée pour la CRD, Ottawa, 1983 (non publiée).
A76	Dahrendorf, Ralf 1959	*Class and Class Conflict in Industrial Society*, Stanford, Stanford University Press, 1959.
A77	Dambrot, Michael R. 1982	«Section 8 of the Charter of Rights and Freedoms» (1982), 26 *C.R.* (3d) 97.
A78	Danaceau, Paul 1981	*Making Inspection Work: Three Case Studies*, Washington, U.S. Regulatory Council, 1981.
A79	Danaceau, Paul 1982	«Developing Successful Enforcement Programs», dans E. Bardach et R.A. Kagan (dir.), *Social Regulation: Strategies for Reform*, San Francisco, Institute for Contemporary Studies, 1982, 139.
A80	Davis, Kenneth C. 1969	*Discretionary Justice: A Preliminary Inquiry*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1969.
A81	Davis, Kenneth C. 1975	*Police Discretion*, St.Paul, West Publishing, 1975.
A82	Davis, Kenneth C. 1979	*Administrative Law Treatise*, 2e éd., San Diego, K.C. Davis Pub. Co., 1979.
A83	Davis, Tom 1976	«Governmental Liability for Negligent Certification» (1976), 11 *Forum* 570.
A84	de Smith, S.A. 1949	«Sub-delegation and Circulars» (1949), 12 *Mod. L. Rev.* 37.
A85	de Smith, S.A. 1980	*Judicial Review of Administrative Action*, 4e éd., par J. Evans, Londres, Stevens and Sons, 1980.
A86	Debbasch, Charles 1967	«Déclin du contentieux administratif?», [1967] *Recueil Dalloz*, Chr. 95.
A87	Debbasch, Charles 1974	«Le juge administratif face à l'évolution de l'administration française», dans *Mélanges Waline*, vol. 2, Paris, L.G.D.J., 1974, 343.
A88	Decrow, Barbara 1979	«Significant Development — Government Liability for Negligent OSHA Inspection Under the Federal Tort Claims Act — Blessing v. US» (1979), 59 *Boston U.L. Rev.* 546.
A89	[anonyme] 1937	«Delegation of Power to Private Parties» (1937), 37 *Colum. L. Rev.* 447.

A90	Desrochers, Sarah D. 1984	«Torts — Misrepresentation Exception in Federal Tort Claims Act Actions Involving Government Inspection and Certification» (1984), 49 *J. of Air Law and Commerce* 647.
A91	Dewees, Donald N. (dir.) 1983	*The Regulation of Quality: Products, Services, Workplaces, and the Environment*, Toronto, Butterworths, 1983.
A92	Dickinson, John 1927	*Administrative Justice and the Supremacy of Law in the United States*, Cambridge, Harvard University Press, 1927.
A93	Dilk, Andrew J. 1976	«Negligence of Federal Aviation Administration Delegates Under the Federal Tort Claims Act» (1976), 42 *J. of Air Law and Commerce* 575.
A94	Diver, C.S. 1980	«A Theory of Regulatory Enforcement» (1980), 28 *Public Policy* 257.
A95	Djang, T.K. 1942	*Factory Inspection in Great Britain*, Londres, George Allen and Unwin, 1942.
A96	Doern, G. Bruce, Michael Prince et Garth McNaughton 1982	*Living with Contradictions: Health and Safety Regulation and Implementation in Ontario*, étude préparée pour la Royal Commission on Matters of Health and Safety Arising from the Use of Asbestos in Ontario, étude n° 5, février 1982.
A97	Dombroff, Mark A. 1982	«Certification and Inspection: An Overview of Government Liability» (1982), 47 *J. of Air Law and Commerce* 229.
A98	Donajgrodzki, A.P. 1977	«'Social Police' and the Bureaucratic Elite: A Vision of Order in the Age of Reform», dans A.P. Donajgrodzki (dir.), *Social Control in Nineteenth Century Britain*, Londres, Croom Helm, 1977.
A99	Dowling, John B., Victor N. Macdonald et Miles A. Protter 1983	*Les réalités sociales du travail policier : essais sur la théorie de la légitimation*, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1983.
A100	Drucker, Peter F. 1974	*Management: Tasks, Responsibilities, Practices*, New York, Harper & Row, 1974.
A101	Dunning, Clara 1984	*Preliminary Report — Questionnaire Responses, Federal Department and Agencies on Alternative Compliance Techniques*, préparé dans le cadre du Projet sur l'observation des lois fédérales, Ministère de la Justice, Ottawa, juin 1984 (non publié).
A102	Dussault, René et Louis Borgeat 1984	*Traité de droit administratif*, 2e éd., vol. 1, Québec, Presses de l'Université Laval, 1984.
A103	Eddy, H.R. 1981	*Sanctions, Compliance Policy and Administrative Law*, étude effectuée pour la CRDC, Ottawa, 1981. Version abrégée préparée par Mario Bouchard : *Sanctions, conformisme et droit administratif* (non publiées).
A104	Edmonds, E.L. 1962	*The School Inspector*, Londres, Routledge & Kegan Paul, 1962.

A105	Edwards, George C. 1980	*Implementing Public Policy*, Washington, Congressional Quarterly Press, 1980.
A106	Edwards, George C. et Ira Sharkansky 1978	*The Policy Predicament: Making and Implementing Public Policy*, San Francisco, W.H. Freeman, 1978.
A107	Edwards, John L.J. 1964	*The Law Officers of the Crown*, Londres, Sweet & Maxwell, 1964.
A108	Eichelberger, Eunice A. 1985	«Annotation: Private Contractor As "Authorized Representative" of Administrator of Environmental Protection Agency for Purpose of Inspections Conducted under § 114 of Clean Air Act (42 US CS § 7414)» (1985), 72 ALR Fed. 176.
A109	Eisenberg, Melvin A. 1976	«Private Ordering Through Negotiation: Dispute-Settlement and Rulemaking» (1976), 89 *Harv. L. Rev.* 637.
A110	Eisenberg, Tracey 1987	*Internal Instructions: Research in Progress*, étude effectuée pour la CRD, Ottawa, juillet 1987 (non publiée).
A111	Epple, Dennis et Michael Visscher 1984	«Environmental Pollution: Modeling Occurence, Detection and Deterrence» (1984), 27 *J. of Law & Economics* 29.
A112	Ericson, Richard V. 1982	*Reproducing Order: A Study of Police Patrol Work*, Toronto, University of Toronto Press, 1982.
A113	Etzioni, A. 1961	*Complex Organizations: A Sociological Reader*, New York, Holt, Rinehart and Winston, 1961.
A114	Ewaschuk, Eugene G. 1982	«Search and Seizure: Charter Implications» (1982), 28 *C.R.* (3d) 153.
A115	Fenster, Herbert L. et Darryl J. Lee 1982	«The Expanding Audit and Investigative Powers of the Federal Government» (1982), 12 *Pub. Contract L.J.* 193.
A116	Finkelstein, Neil 1985	«Constitutional Law — Search and Seizure After Southam» (1985), 63 *R. du B. can.* 178.
A117	Flint, L.P. et Adam Pearson 1972	*A Legal Handbook for Inspectors of the Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals*, Londres, R.S.P.C.A., 1972.
A118	Frank, Nancy et Michael Lombness 1985	«Gaining Regulatory Compliance: Law Enforcement and Power in an Interactionist Perspective», document préparé pour présentation au Annual Meeting of the Law and Society Association, San Diego, le 8 juin 1985 (non publié).
A119	Franson, M.A.H., Robert T. Franson et Alastair R. Lucas 1982	*Environmental Standards: A Comparative Study of Canadian Standards, Standard Setting Processes and Enforcement*, Edmonton, Environment Council of Alberta, 1982.
A120	Franson, Robert T. 1979	*L'accès à l'information : organismes administratifs autonomes*, étude effectuée pour la CRD, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1979.

A121 French, Carey 1986 — «Competition May Affect Air Safety», *The [Toronto] Globe and Mail*, (23 juin 1986) B13.

A122 French, H. Leigh 1983 — «Special Investigations into Corporate Affairs in the Commonwealth» (1983), 9 *Commonwealth. L. Bull.* 1069.

A123 Friedman, David 1979 — «Private Creation and Enforcement of Law: A Historical Case» (1979), 8 *J. of Legal Studies* 339.

A124 Galligan, D.J. 1976 — «The Nature and Function of Policies within Discretionary Power», [1976] *Public Law* 332.

A125 Ganz. G. 1972 — «Allocation of Decision-Making Functions», [1972] *Public Law* 215 et 299.

A126 Gault, Ian T. 1985 — «Offshore Safety — Who Regulates What?» (1985), 10 *Hearsay* 16.

A127 Gest, A.R. 1954 — *The Administration of Supervision*, New York, Scribner, 1954.

A128 Gifford, Daniel J. 1972 — «Decision, Decisional Referents, and Administrative Justice» (1972), 37 *Law & Contemp. Prob.* 3.

A129 Gogol, Nikolai 1968 — *The Government Inspector*, version anglaise de Edward O. Marsh & Jeremy Brooks, Londres, Methuen, 1968.

A130 Goldstein, Herman 1977 — *Policing a Free Society*, Cambridge (Mass.), Ballinger Publishing, 1977.

A131 Goldstein, Joseph 1960 — «Police Discretion not to Invoke the Criminal Process: Low-Visibility Decisions in the Administration of Justice» (1960), 69 *Yale L.J.* 543.

A132 Gottlieb, Gidon 1983 — «Relationism: Legal Theory for a Relational Society» (1983), 50 *U. of Chicago L. Rev.* 567.

A133 Grant, Alan 1974 — «The Control of Police Behaviour», dans Walter S. Tarnopolsky (dir.), *Some Civil Liberties Issues of the Seventies*, Toronto, Osgoode Hall Law School, 1974, 75.

A134 Grant, Alan 1980 — *La police : un énoncé de politique*, étude effectuée pour la CRD, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1980.

A135 Griffin, J.A. et John L. Goldring 1974 — «Proof of the Due Exercise of Delegated Powers: Application of the Presumption of Regularity» (1974), 48 *Australian L. J.* 118.

A136 Grosman, Brian A. 1975 — *Police Command: Decisions & Discretion*, Toronto, Macmillan, 1975.

A137 Hague, D.C., W.J.M. Mackenzie et A. Barker 1975 — *Public Policy and Private Interests: The Institutions of Compromise*, Londres, Macmillan, 1975.

A138 Handler, Milton 1928 — «The Constitutionality of Investigations by the Federal Trade Commission» (1928), 28 *Col. L. Rev.* 708.

A139	Harlow, Carol et Richard Rawlings 1984	*Law and Administration*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1984.
A140	Harris, John S. 1955	*British Government Inspection as a Dynamic Process: The Local Services and the Central Departments*, New York, Praeger, 1955.
A141	Harrison, John R. et Philip J. Kolczynski 1978	«Government Liability for Certification of Aircraft?» (1978), 44 *J. of Air Law and Commerce* 23.
A142	Harrison, R.A. 1859	*The New Municipal Manual for Upper Canada*, Toronto, Maclear & Co., 1859.
A143	Hartley, Owen A. 1972	«Inspectorates in British Central Government» (1972), 50 *Pub. Admin.* 447.
A144	Hatfield, Cecile S. 1982	«The Nonliability of the Government for Certification of Aircraft» (1982), 17 *Forum* 602.
A145	Hauriou, Maurice 1914	*Précis de droit administratif et de droit public*, 8e éd., Paris, Sirey, 1914.
A146	Hawkins, Keith 1983	«Bargain and Bluff: Compliance Strategy and Deterrence in the Enforcement of Regulation» (1983), 5 *Law and Policy Q.* 35.
A147	Hawkins, Keith 1984	«Creating Cases in a Regulatory Agency» (1984), 4 *Urban Life* 371.
A148	Hawkins, Keith 1984	*Environment and Enforcement: Regulation and the Social Definition of Pollution*, Oxford, Clarendon Press, 1984.
A149	Hawkins, Keith et John M. Thomas (dir.) 1984	*Enforcing Regulation*, Boston, Kluwer-Nijhoff Publishing, 1984.
A150	Heyman, V.K. 1961	«Government by Contract» (1961), 21 *Pub. Admin. Rev.* 59.
A151	Hile, Joseph P. 1974	«Food and Drug Administration Inspections — A New Approach» (1974), 29 *Food, Drug, Cosmetic L.J.* 101.
A152	Hogan, R.B., III 1982	«FCTA: Recovering for Injuries Caused by Negligent OSHA Inspections» (1982), 18 *Trial* 82.
A153	Hogg, Peter W. 1985	*Constitutional Law of Canada*, 2e éd., Toronto, Carswell, 1985.
A154	Hood, Christopher C. 1974	«Government by Other Means: the Grants Economy and the Contract State», dans B. Chapman et A. Patter (dir.), *W.J.M.M. Political Questions: Essays in Honour of W.J.M. Mackenzie*, Manchester, Manchester University Press, 1974, 147.
A155	Hood, Christopher C. 1976	*The Limits of Administration*, Londres, Wiley, 1976.

A156 Hood, Christopher C. 1986 — *Administrative Analysis: An Introduction to Rules, Enforcement and Organizations*, New York, St. Martin's Press, 1986.

A157 Hood, Christopher C. 1986 — «Privatizing U.K. Tax Law Enforcement?» (1986), 64 *Pub. Admin.* 319.

A158 Hostiou, René 1974 — *Procédures et formes de l'acte administratif unilatéral en droit français*, Paris, L.G.D.J., 1974.

A159 Howard, John L. 1986 — «Mixed Service Delivery: A Private Sector Perspective» (1986), 29 *Admin. Pub. Can.* 553.

A160 Huber, Peter 1983 — «Exorcists vs. Gatekeepers in Risk Regulation», *Regulation*, nov.-déc. 1983, 23.

A161 Hutchins, B.L. et A. Harrison 1911 — *A History of Factory Legislation*, 2e éd., Londres, P.S. King and Son, 1911.

A162 Issalys, Pierre 1983 — «La régulation par un organisme administratif autonome comme modèle de contrôle et de participation» (1983), 24 *C. de D.* 831.

A163 Jacob, Giles 1731 — *The Compleat Parish-Officer*, Savoie, E&R Nutt et R. Gosling, 1731.

A164 Jacob, Herbert (dir.) 1974 — *The Potential for Reform of Criminal Justice*, Beverly Hills, Sage Publications, 1974.

A165 Jennekens, J.H. et J.G. McManus 1969 — «An Inspector's View of Recent Developments in International Safeguards», document préparé pour présentation au Annual Meeting of the Institute of Nuclear Materials Management, Las Vegas, 28 au 30 avril 1969.

A166 Johnston, John 1986 — «Public Servants and Private Contractors: Managing the Mixed Service Delivery System» (1986), 29 *Admin. Pub. Can.* 549.

A167 Journes, Claude *et al.* 1984 — «Histoire comparée de la police» (1984), 15-16 *Procès* 15.

A168 Jowell, Jeffrey L. 1973 — «The Legal Control of Administrative Discretion», [1973] *Public Law* 178.

A169 Jowell, Jeffrey L. 1975 — *Law and Bureaucracy: Administrative Discretion and the Limits of Legal Action*, Port Washington (N.Y.), Dunellen Publishing, 1975.

A170 Jowell, Jeffrey L. et Denzil Millichapin 1973 — «The Enforcement of Planning Control London» (1983), *J. of Planning and Environment L.* 644.

A171 Joyce, Thomas J. 1973 — «The EPA's Use of Aerial Photography Violates the Fourth Amendment: *Dow Chemical Co.* v. *United States*» (1983), 15 *Connecticut L. Rev.* 327.

A172	Kadish, Mortimer R. et Sanford H. Kadish 1973	*Discretion to Disobey: A Study of Lawful Departures from Legal Rules*, Stanford, Stanford University Press, 1973.
A173	Kagan, Robert A. 1984	«On Regulatory Inspectorates and Police», dans Keith Hawkins et John M. Thomas (dir.), *Enforcing Regulation*, Boston, Kluwer-Nijhoff Publishing, 1984.
A174	Kagan, Robert A. 1974	«Regulatory Enforcement Styles», document préparé pour présentation au Annual Meeting of the Law and Society Association, Boston, 7 au 10 juin 1984 (non publié).
A175	Kagan, Robert A. et J.T. Scholtz 1984	«The Criminology of the Corporation and Regulatory Enforcement Strategies», dans Keith Hawkins et John M. Thomas (dir.), *Enforcing Regulation*, Boston, Kluwer-Nijhoff Publishing, 1984.
A176	Kaiser, Gordon E. et Ian Nielsen-Jones 1986	«Recent Developments in Canadian Law: Competition Law» (1986), 18 *Ottawa L. Rev.* 401
A177	Kantrow, Alan M. 1983	«Management of Technology», *Harv. Bus. Rev.*, juillet-août 1983, 66.
A178	Kaufman, H. 1960	*The Forest Ranger*, Baltimore, Johns Hopkins, 1960.
A179	Kelly, William et Nora 1976	*Policing in Canada*, Toronto, Macmillan, 1976.
A180	Kernaghan, Kenneth 1973	«The Ethical Conduct of Canadian Public Servants» (1973), 4:3 *Optimum* 5.
A181	Kernaghan, Kenneth 1974	«Codes of Ethics and Administrative Responsibility» (1974), 17 *Admin. Pub. Can.* 527.
A182	Kernaghan, Kenneth 1975	*Ethical Conduct: Guidelines for Government Employees*, Toronto, Institut de l'administration publique du Canada, 1975.
A183	Kernaghan, Kenneth 1976	«Political Control of Administrative Action: Accountability or Window Dressing?» (1976), 17 *C. de D.* 927.
A184	Kingston, Paula 1985	*Code of Procedure for Infractions: Powers of Inspection and Investigative Search*, étude préparée dans le cadre du Projet sur l'observation des lois fédérales, Ministère de la Justice, Ottawa, juillet 1985 (non publiée).
A185	Klein, Claude 1966	*La police du domaine public*, Paris, L.G.D.J., 1966.
A186	[anonyme] 1983	«‹Knock, Knock› Is No Joke: Announcement Rules for Business Premises» (1983), 81 *Mich. L. Rev.* 1666.
A187	Krause, Charles F. et Joseph T. Cook 1983	«The Liability of the United States for Negligent Inspection — 1983» (1983), 48 *J. of Air Law and Commerce* 725.

A188 Krislov, Samuel *et al.* (dir.) 1972 — *Compliance and the Law: A Multi-Disciplinary Approach*, Beverly Hills, Sage Publications, 1972.

A189 Lambard, William 1969 — *The Duties of Constables Borsholders, Tithing Men*, réimpression, Amsterdam/New York, Theatrum Orbis Terrarum & Da Capo Press, 1969.

A190 Landes, William M. et Richard A. Posner 1975 — «The Private Enforcement of Law» (1975), 4 *J. of Legal Studies* 1.

A191 Lareau, André 1984 — «Les saisies et perquisitions en matière fiscale : le contribuable n'est plus maître dans sa maison» (1984), 25 *C. de D.* 427.

A192 Laubadère, André de 1984 — *Traité de droit administratif*, 9e éd., par Jean-Claude Venezia et Yves Gaudemet, Paris, L.G.D.J., 1984.

A193 Lee, Simon 1985 — «Circular Arguments» (1985), 101 *Law Q. Rev.* 313.

A194 Lefébure, Marcus 1961 — *Le pouvoir d'action unilatérale de l'Administration en droit anglais et français*, Paris, L.G.D.J., 1961.

A195 Leigh, Leonard H. 1970 — «Recent Developments in the Law of Search and Seizure» (1970), 33 *Mod. L. Rev.* 268.

A196 Leigh, Leonard H. 1985 — *Police Powers in England and Wales*, 2e éd., Londres, Butterworths, 1985.

A197 Leighton, T.S. 1986 — «Classification Societies Point of View on Procedures for carrying out Inspections on Cargo Ships», dans *Seaports and the Shipping World*, mars 1986, 26.

A198 Lemieux, Denis 1983 — «Les immunités de la Couronne : Esquisse d'un bilan critique», reproduit dans les *Cahiers de la cinquième conférence des avocats et notaires de la fonction publique*, Québec, 1983.

A199 Lemieux, Pierre 1979 — «Le pouvoir d'inspection et de contrôle de l'administration dans les marchés de travaux publics» (1979), 10 *R.G.D.* 403.

A200 Levi, Michael 1982 — «The Powers of Revenue Agencies: An Overview» (1982), *British Tax Rev.* 36.

A201 Linden, Allen M. 1979 — «Tort Law's Role in the Regulation and Control of the Abuse of Power», dans *The Abuse of Power and the Role of an Independent Judicial System in Its Regulation and Control*, Special Lectures of the Law Society of Upper Canada, Toronto, Richard de Boo, 1979, 67.

A202 Linotte, Didier (dir.) 1985 — *La police administrative existe-t-elle?*, Aix, Economica, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 1985.

A203 Lockwood, C.M. 1985 — *Évaluation de programmes de formation nationale destinés aux inspecteurs de l'aviation civile, aux inspecteurs de la navigabilité et aux ingénieurs*, TP-6315, Rapport nº 85-1 (CAIP), préparé pour l'ACTA, Ottawa, février 1985.

A204	Long, T. Mackay 1954	«The Forfeiture Provisions of the Customs Act», [1954] *Canadian Bar Association Papers*.
A205	Luban, David 1985	«Bargaining and Compromise: Recent Work on Negotiation and Informal Justice» (1985), 14 *Philosophy & Pub. Affairs* 397.
A206	Macdonagh, Oliver 1967	«Coal Mines Regulation: The First Decade 1842-1852», dans R. Robson (dir.), *Ideas and Institutions of Victorian Britain*, Londres, Bell, 1967.
A207	Mackenzie, W.J.M. et C.C. Hood 1975	«Administrative Control, Collusive Conflict and Uncoupled Hierarchies», dans D.C. Hague *et al.* (dir.), *Public Policy and Private Interests: The Institutions of Compromise*, Londres, Macmillan, 1975, 34.
A208	MacLeod, Roy M. 1965	«The Alkali Acts Administration, 1863-84: The Emergence of the Civil Scientist» (1965), 9 *Victorian Studies* 85.
A209	Mann, F.A. 1985	«Private Arbitration and Public Policy» (1985), 4 *Civil Justice Q.* 257.
A210	Marsden, Eric 1986	*Report to Minister of Fisheries on Inspection of Fish Processing (esp. Starkist Plant in St. Andrew, N.B.)*, publié dans la presse du 9 juillet 1986.
A211	Marshall, Geoffrey 1960	«Police Responsibility» (1960), 38 *Pub. Admin.* 213.
A212	Marshall, Geoffrey 1965	*Police and Government*, Londres, Methuen, 1965.
A213	Marshall, Geoffrey 1984	*Constitutional Conventions*, Oxford, Clarendon Press, 1984.
A214	Martin, Bernice 1969	«Leonard Horner: A Portrait of An Inspector of Factories» (1969), 14 *Int'l Rev. of Social History* 412.
A215	Marx, Fritz M. 1942	«Comparative Administrative Law: Exercise of Police Power» (1942), 90 *U. Pa. L. Rev.* 266.
A216	Mashaw, Jerry L. 1983	*Bureaucratic Justice: Managing Social Security Disability Claims*, New Haven, Yale University Press, 1983.
A217	Matthews, G.T. 1958	*The Royal General Farms in Eighteenth-Century France*, New York, Columbia University Press, 1958.
A218	Mawby, R.I. 1979	«Policing by the Post Office: A Study of Television Licence Evasion» (1979), 18 *British. J. of Criminology* 242.
A219	Mayhew, Leon H. 1968	*Law and Equal Opportunity*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1968.
A220	McDonald, David C. 1982	*Legal Rights in the Canadian Charter of Rights and Freedoms: A Manual of Issues and Sources*, Toronto, Carswell, 1982.
A221	McLeod, A.N. 1986	«To Make Money Safer» (1986), 7:3 *Policy Options* 9.

A222	McManis, Charles R. et Richard A. Posner 1977	«Structuring Administrative Inspections: Is There Any Warrant for a Search Warrant?» (1977), 26 *Am. U. L. Rev.* 942.
A223	McQueen, Jennifer 1984	«Integrating Human Resource Planning with Strategic Planning» (1984), 27 *Admin Pub. Can.* 1.
A224	Megarry, R.E. 1944	«Administrative Quasi-Legislation» (1944), 60 *Law Q. Rev.* 125.
A225	Mockle, Daniel 1984	*Recherches sur les pratiques administratives pararéglementaires*, Paris, L.G.D.J., 1984.
A226	Moon, Peter 1986	«SRTC Investors Seek New Haven in Cape Breton», *The [Toronto] Globe and Mail*, (28 octobre 1986) A1.
A227	Négrin, Jean-Paul 1971	*L'intervention des personnes morales de droit privé dans l'action administrative*, Paris, L.G.D.J., 1971.
A228	Newman, Jon O. 1983	«Watching the Judiciary Watch the Police» (1983), 81 *Mich. L. Rev.* 1185.
A229	Nicholls, G.V.V. 1964	«Safeguards in the Exercise of Governmental Discretion» (1964), 7 *Admin. Pub. Can.* 500.
A230	Nivola, Pietro S. 1979	*The Urban Service Problem: A Study of Housing Inspection*, Lexington (Mass.), Lexington Books, 1979.
A231	Nonet, Philippe 1969	*Administrative Justice*, New York, Russell Sage Foundation, 1969.
A232	Nonet, Philippe et Philip Selznick 1978	*Law and Society in Transition: Toward Responsive Law*, New York, Octagon Books, 1978.
A233	O'Malley, Pat 1985	*Counter-Regulation. The Australian Press Council and the «Dispersal of Social Control»*, document préparé pour le Department of Legal Studies, Trobe University, Bundoora (Australie), 1985 (non publié).
A234	Pagone, G.T. 1984	«Estoppel in Public Law: Theory, Fact and Fiction» (1984), 7 *U.N.S.W. L. J.* 267.
A235	Paikin, Lee 1980	*La délivrance des mandats de perquisition*, document d'étude préparé pour la CRD, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1980.
A236	Palumbo, Dennis J. et Marvin A. Harder (dir.) 1981	*Implementing Public Policy*, Lexington (Mass.), Lexington Books, 1981.
A237	Paquet, Gilles 1985	«An Agenda for Change in the Federal Public Service» (1985), 28 *Admin. Pub. Can.* 455.
A238	Paulus, Ingeborg 1974	*The Search for Pure Food: A Sociology of Legislation in Britain*, Londres, Martin Robertson, 1974.
A239	Pellew, Jill H. 1974	«The Home Office and The Explosives Act of 1875» (1974), 18 *Victorian Studies* 175.

A240	Picard, Étienne 1984	*La notion de police administrative*, Paris, L.G.D.J., 1984.
A241	Plehwe, R. 1973	«Some Aspects of the Constitutional Status of Australian Police Forces» (1973), 32 *Pub. Admin.* 268.
A242	Polyviou, Polyvios G. 1982	*Search and Seizure: Constitutional and Common Law*, Londres, Duckworth & Co., 1982.
A243	Pressman, Jeffrey L. et Aaron Wildavsky 1979	*Implementation*, 2e éd., Berkeley, University of California Press, 1979.
A244	Priest, Margot 1982	*Provision of Information in the Context of Regulation*, Rapport technique nº 22, Ottawa, Conseil économique du Canada, 1982.
A245	Radzinowicz, Leon 1956	*A History of English Criminal Law and its Administration from 1750. Vol. 2: The Clash Between Private Initiative and Public Interest in the Enforcement of Law*, Londres, Stevens, 1956.
A246	Radzinowicz, Leon et A. Redgrave 1939	*History of English Criminal Law: Factories, Truck and Shops Acts*, 15e éd., Londres, Butterworth, 1939.
A247	Ramsden, J.M. 1978	«National Records Compared», dans *Flight International*, 21 octobre 1978, 1490.
A248	Ramsden, J.M. 1985	«World Airline Safety Audit», dans *Flight International*, 26 janvier 1985, 29.
A249	Rankin, T. Murray 1983	«The New Access to Information and Privacy Act: A Critical Annotation» (1983), 15 *Ottawa L. Rev.* 1.
A250	Rees, Joseph 1985	*Delegalizing the Regulatory Process: A Study of Self-Regulation*, thèse de doctorat en droit, Berkeley, University of California, 1985.
A251	Reid, Alan D. et Alison Harvison Young 1985	«Administrative Search and Seizure under the Charter» (1985), 10 *Queen's L.J.* 392.
A252	Reiss, Albert 1983	«The Policing of Organizational Life», dans Maurice Punch (dir.), *Control in the Police Organization*, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 1983.
A253	Rhodes, Gerald 1981	*Inspectorates in British Government*, Londres, Allen & Unwin, 1981.
A254	Richardson, Genevra, Anthony Ogus et Paul Burrows 1981	*Policing Pollution*, Londres, Macmillan, 1981.
A255	Ridley, Frederick F. 1984	«Intermediaries Between Citizen and Administration: Some British Perspectives», [1984] 50 *RISA* 355.
A256	Robinson, Cyril D. 1979	«Ideology as History: A Look at the Way Some English Police Historians Look at the Police» (1979), 2 *Police Studies* 35.

A257 Robinson, Cyril D. et Richard Scaglion 1987 — «The Origin and Evolution of the Police Function on Society: Notes Toward a Theory» (1987), 21 *Law & Society Rev.* 109.

A258 Robinson, Gleeson E. 1925 — *Public Authorities and Legal Liability*, Londres, University of London Press, 1925.

A259 Rodgers, Harrell R. et Charles S. Bullock, III 1976 — *Coercion to Compliance*, Lexington (Mass.), Lexington Books, 1976.

A260 Roman, Andrew J. 1985 — «The Possible Impact of the Canadian Charter of Rights and Freedoms on Administrative Law» (1985), 26 *C. de D.* 339.

A261 Rosenbaum, Nelson 1981 — «Statutory Structure and Policy Implementation: The Case of Wetlands Regulation», dans Daniel A. Mazmanian et Paul A. Sabatier (dir.), *Effective Policy Implementation*, Lexington (Mass.), Lexington Books, 1981.

A262 Rosenberg, Marc 1985 — «Unreasonable Search and Seizure: Hunter v. Southam Inc.» (1985), 19 *U.B.C. L. Rev.* 271.

A263 Rosenfield, Stanley 1984 — «Aviation Deregulation and Safety» (1984), 9 *Air Law* 105.

A264 Ross, Donald K. 1973 — *A Public Citizen's Action Manual*, New York, Grossman Publishers, 1973.

A265 Rowat, Donald C. 1966 — «The Problem of Administrative Secrecy», [1966] 32 *RISA* 99.

A266 Rowat, Donald C. 1982 — «The Right to Government Information in Democracies», [1982] 48 *RISA* 59.

A267 Rowland, Desmond et James Bailey 1983 — *The Law Enforcement Handbook*, Toronto, Methuen, 1983.

A268 Saba, J. 1986 — *The Tort Liability of the United States Government for Negligent Inspection and Certification of Aircraft*, thèse, Université McGill, Montréal, 1986.

A269 Sabatier, Paul et Daniel Mazmanian 1979 — *Toward a More Adequate Conceptualization of the Implementation Process — With Special Reference to Regulatory Policy*, Davis (Calif.), Institute for Governmental Affairs, 1979.

A270 Sadler, Robert J. 1983 — «The Information-Gathering Powers of the Trade Practices Commission» (1983), 57 *Australian L.J.* 134.

A271 Sadran, Pierre 1985 — «Deux images du dialogue administration-administrés (France, Québec)», dans *Psychologie et science administrative*, Paris, PUF, 1985, 122.

A272 Samuels, Alec 1986 — «Codes of Practice and Legislation» (1986), *Statute L. Rev.* 29.

A273 Scholz, John T. 1984 — «Reliability, Responsiveness, and Regulatory Policy» (1984), 44 *Pub. Admin. Rev.* 145.

A274	Seidman, Robert B. 1978	«Why Do People Obey the Law? The Case of Corruption in Developing Countries» (1978), 5 *British J. of Law & Society* 45.
A275	Selznick, Philip 1969	*Law, Society, and Industrial Justice*, New York, Russell Sage Foundation, 1969.
A276	Shapiro, Robert G. et David R. Hughes 1980	*An Analysis of the Effects of Government Regulations on the Canadian Fruit and Vegetable Processing Industry*, Mandat sur la réglementation, Cahier de recherche nº 11, Ottawa, Conseil économique du Canada, 1980.
A277	Sharman, G.C. 1977	«The Police and the Implementation of Public Law» (1977), 20 *Admin. Pub. Can.* 291.
A278	Shearing, Clifford D., F. Jennifer Lynch et Catherine J. Matthews 1979	*La police au Canada : une bibliographie*, Ottawa, Ministère du Solliciteur général, Division de la recherche, 1979.
A279	Simon, Herbert A. 1976	«From Substantive to Procedural Rationality», dans S.J. Latsis (dir.), *Method and Appraisal in Economics*, Cambridge, Cambridge University Press, 1976.
A280	Simon, Herbert A., Donald W. Smithburg et Victor A. Thompson 1950	*Public Administration*, New York, Alfred A. Knopf, 1950.
A281	Simpson, H.B. 1895	«The Office of Constable» (1895), 10 *The English Historical Rev.* 625.
A282	Smallman, Bev 1985	«Confessions of a Bee Inspector» (1985), 9:6 *Harrowsmith* 53.
A283	Solomon, Peter H. Jr. 1984-1985	«The Law Reform Commission of Canada's Proposals for Reforms of Police Powers: An Assessment» (1984-85), 27 *Crim. L.Q.* 321.
A284	Spanogle, John A. Jr. 1968	«The U3C — It May Look Pretty But Is It Enforceable» (1968), 29 *Ohio State L.J.* 624.
A285	Spigelman, J.J. 1977	*Sanctions, Remedies and Law Reform*, document de la Commission de réforme du droit de l'Australie, avril 1977 (non publié).
A286	Steele, Eric H. 1975	«Fraud, Dispute and the Consumer: Responding to Consumer Complaints» (1975), 123 *U. Pa. L. Rev.* 1107.
A287	Stenning, Philip C.	*Le statut juridique de la police*, étude effectuée pour la CRD, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1982.
A288	Stenning, Philip C. et Clifford D. Shearing 1977	*Perquisition, fouille et saisie — Les pouvoirs des agents de sécurité du secteur privé*, étude effectuée pour la CRD, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1977.

A289	Stevens, William 1983	«Government Liability under the Federal Tort Claims Liability Act for Negligent Inspection and Certification of Aircraft» (1983), 8 *Air Law* 230.
A290	Stigler, G.J. 1970	«The Optimum Enforcement of Laws» (1970), 18 *J. of Political Economy* 526.
A291	[anonyme] 1959-1960	«Subdelegation by Federal Administrative Agencies» (1959-60), 12 *Stan. L. Rev.* 808.
A292	Sullivan, James et Rodger Tate 1974	«The Federal Seal of Approval: Government Liability for Negligent Inspection» (1974), 62 *Georgetown L.J.* 937.
A293	Summerson, H.R.T. 1979	«The Structure of Law Enforcement in Thirteenth Century England» (1979), 23 *Am. J. Legal History* 313.
A294	Sutherland, Sharon L. et G. Bruce Doern 1985	*Bureaucracy in Canada: Control and Reform*, Toronto, University of Toronto Press, 1985.
A295	Tarnopolsky, Walter S. 1968	«The Iron Hand in the Velvet Glove: Administration and Enforcement of Human Rights Legislation in Canada» (1968), 46 *R. du B. can.* 565.
A296	Thomas, D.A. 1967	«The Law of Search and Seizure: Further Ground for Rationalization»,[1967] *Crim. L. Rev.* 3.
A297	Thomas, Maurice W. 1970	*The Early Factory Legislation*, 1948, réimpression, Westport (Conn.), Greenwood Press, 1970.
A298	Thompson, John et Harold R. Rogers 1949	*Redgrave's Factories, Truck and Shops Acts*, 17e éd., Londres, Butterworths, 1949.
A299	Tocqueville, Alexis de 1916	*L'Ancien Régime et la Révolution*, introduction et notes de G.W. Headlom (dir.) Oxford, Clarendon, 1916.
A300	Trebilcock, Michael J., Carolyn J. Tuohy et Alan D. Wolfson 1979	*Executive Summary — Professional Regulation: A Staff Study of Accountancy, Architecture, Engineering and Law in Ontario prepared for the Professional Organizations Committee*, Toronto, Ministère du Procureur général, 1979.
A301	Vedel, Georges et Pierre Delvolvé 1982	*Droit administratif*, 8e éd., Paris, PUF, 1982.
A302	Veljanovski, Cento G. 1983	«Regulatory Enforcement — An Economic Study of the British Factory Inspectorate» (1983), 5 *Law and Policy Q.* 75.
A303	Veljanovski, Cento G. 1984	«The Economics of Regulatory Enforcement», dans Keith Hawkins et John M. Thomas (dir.), *Enforcing Regulation*, Boston, Kluwer-Nijhoff Publishing, 1984.
A304	Venezia, Jean-Claude 1959	*Le pouvoir discrétionnaire*, Paris, L.G.D.J., 1959.

A305	Viscusi, W. Kip et Richard J. Zeckhauser 1979	«Optimal Standards with Incomplete Enforcement» (1979), 27 *Pub. Policy* 437.
A306	Wade, W. 1982	*Administrative Law*, 5e éd., Oxford, Clarendon Press, 1982.
A307	Ward, John T. 1962	*The Factory Movement 1830-1855*, Londres, Macmillan, 1962.
A308	Webb, Kernaghan 1983	*Industrial Water Pollution Control and the Environmental Protection Service*, étude préparée pour la CRD, Ottawa, 1983 (non publiée).
A309	Weiler, Paul C. 1968-1969	«'Who Shall Watch the Watchmen?' Reflections on Some Recent Literature About the Police» (1968-69), 11 *Crim. L.Q.* 420.
A310	Wettenhall, Roger 1977	«Government and the Police» (1977), 53 *Current Affairs Bulletin* 10.
A311	Wexler, Steve 1975	«Discretion: The Unacknowledged Side of Law» (1975), 25 U.T.L.J. 120.
A312	Whitrod, R.W. 1976	«The Accountability of Police Forces — Who Polices the Police?» (1976), *Austl. & N.Z. J. Crim.* 7.
A313	Williams, D.G.T. 1971	«Policy and Discretion in Administrative Law» (1971), 29 *Cambridge L.J.* 6.
A314	Willis, John 1943	«Delegatus Non Potest Delegare» (1943), 21 *R. du B. can.* 257.
A315	Wilmot, C.R. 1982	*Compliance: A Report on Achieving Compliance with Administrative Law*, Toronto, Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario, 1982.
A316	Wilmot, C.R. 1982	*Compliance with the Transportation of Dangerous Goods Act*, circulaire, Toronto, Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario, novembre 1982 (non publiée).
A317	Wilson, Dennis 1983	«Airworthiness Directives: Recovering the Cost of Compliance» (1983), 49 *J. of Air Law and Commerce* 1.
A318	Wilson, James Q. 1971	«The Dead Hand of Regulation» (1971), 25 *The Public Interest* 39.
A319	Wolfe, G. et G. Dupont 1985	*Aircraft Maintenance Engineer Licensing*, étude effectuée pour Transports Canada, Vancouver, 1985.
A320	Wonat, Daniel 1971	«Certification Procedures — Aircraft and the Pilot — The Roles of the FAA and the National Transportation Safety Board» (1971), 20 *DePaul L. Rev.* 729.
A321	Wong, Victoria 1979	*Search and Seizure Powers Outside the Traditional Criminal Law Context*, étude effectuée pour la CRD, Ottawa, 1979 (non publiée).

A322 Yodice, John S. 1971 «Airman Certification and Enforcement Procedures» (1971), 37 *J. of Air Law and Commerce* 281.

A323 Youell, J. et D.W.G. Smart 1984 *State of the Art Review of Police Management Information Systems*, Londres, Scientific Research Development Branch, Home Office, 1984.

A324 Zellick, Graham J. 1983 «Comment: Writs of Assistance Revisited», [1983] *Public Law* 345.

B. Documents officiels

Australie

B1 Commonwealth Parliament, Committee on Administrative Discretions, *Interim Report*, Parliamentary Paper nº 53, Canberra, 1973.

B2 Commonwealth Parliament, Commonwealth Administrative Review Committee, *Report* (sous-titre : The Kerr Committee Report), Canberra, 1971.

B3 Law Reform Commission, *Privacy*, Report 22, Canberra, 1983.

B4 Ministère du Procureur général, *Final Report of the Committee on Administrative Discretions* (sous-titre : The Bland Report), Canberra, 1973.

Canada

B5 Administration du pipeline du Nord, Manuels, Directives : *Reports of Non-Compliance Issued to Foothills by Surveillance Officers*; *Monitoring Procedures*.

B6 Agence canadienne de développement international. Manuels, Directives : *Appréciations institutionnelles*; *Directives des directions générales et divisions — Description des procédures opérationnelles*; *Évaluation des projets, approche et méthodes*; *Guide de l'approvisionnement (Biens et services connexes) à l'intention des agents canadiens d'exécution*; *Guide 13 — Coopération institutionnelle et services au développement*; *Manuel des coordonnateurs de l'ACDI*; *Manuel des procédures AHI*; *Plan des déboursés*.

B7 Bureau de l'Enquêteur correctionnel. Manuels, Directives : *Les directives du SCC* (janv. 1987); *Manuel de la sécurité*.

B8 Bureau du Conseil privé, *Stratégie de réforme de la réglementation*, Ottawa, 1986.

B9 Bureau du Contrôleur général. Manuels, Directives : *Manuel de vérification interne* (1985); *Normes de vérification interne dans le Gouvernement du Canada* (1982).

B10 Bureau du Vérificateur général, *Guide du Vérificateur : Mesures de l'efficacité des programmes, rapports et utilisations*, Ottawa, 1981.

B11 Bureau du Vérificateur général, *Rapports à la Chambre des communes*, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada.

B12 Bureau du Vérificateur général, *Report on the Adequacy of Procedures to Report Suspected Frauds, Defalcations and Other Illegal Activity Against the Government of Canada*, Ottawa, 1985 (non publié*).

B13 Comité fédéral-provincial des fonctionnaires chargés de la justice pénale. *Rapport aux sous-ministres de la Justice, sous- procureurs généraux adjoints au sujet du rapport de la Commission McDonald*, Ottawa, Solliciteur général, 1983.

B14 Commissaire à l'information, «Rapport spécial sur l'accès aux documents ou refus d'accès à des rapports sur l'inspection des viandes au Canada», dans *Rapport spécial, Commissaire à l'information*, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, avril-décembre 1985.

B15 Commissaire des incendies. Étude des inspections et enquêtes, Unité de vérification de TPC (1984).

B16 Commission canadienne des droits de la personne. Internal Studies/Task Forces: Systemic Discrimination, Complaint Procedure, Standards and Definitions, Role Classification.

B17 Commission canadienne des droits de la personne. Manuels, Directives : *Interprétation de la Loi : Guide de la mise en œuvre*.

B18 Commission canadienne des transports, Comité des transports aériens, Direction de la surveillance, *Directives d'exploitation*, Ottawa, 1981.

B19 La Commission canadienne des transports et la Gendarmerie royale du Canada, *Protocole d'entente*, (Application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*), Ottawa, le 17 mai 1983.

B20 Commission d'enquête sur certaines activités de la Gendarmerie royale du Canada, *Certaines activités de la GRC et la connaissance qu'en avait le Gouvernement*, troisième rapport, août 1981, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada.

B21 Commission d'enquête sur certaines activités de la Gendarmerie royale du Canada, *La liberté et la sécurité devant la loi*, deuxième rapport, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, août 1981.

B22 Commission d'enquête sur certaines activités de la Gendarmerie royale du Canada, *Sécurité et information*, premier rapport, le 9 octobre 1979, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1980.

B23 Commission d'enquête sur la faillite de la Banque commerciale du Canada et de la Norbanque, *Rapport*, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1986 (W.Z. Estey, commissaire).

B24 Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, *Rapport*. Approvisionnements et Services Canada, 1981 (Charles L. Dubin, commissaire).

B25 Commission d'enquête traitant de la direction des services de sécurité et des enquêtes au sein du ministère des Postes, *Rapport*, Ottawa, 1981 (René J. Marin, commissaire).

B26 Commission de contrôle de l'énergie atomique. Études : 1. Protective Services, Security Section, Chalk River : AECB, Physical Security Inspection (1984); RCMP Vital Points Inspection (1984); RCMP, EDP Security Evaluation (1984); 2. Port Hawkesbury Heavy Water Plant: RCMP Security Survey (1980); RCMP follow up (1983); 3. Glace Bay Heavy Water Plant: RCMP Security Survey (1980); RCMP follow up (1983).

B27 Commission de contrôle de l'énergie atomique. Manuels, Directives : Guide des politiques et procédures administratives (en préparation).

B28 Commission de l'Emploi et de l'Immigration. Études : Quality Monitoring, Région du Québec (non daté); Vérification interne, Région du Québec (1984-annuel); A.G. Audit, M.Q. Région de l'Ontario; Regular Internal Audit, Région de l'Ontario; Quarterly Monitoring, Région de l'Ontario; Special Audit on Computer Generated Observations, Manitoba (1983); Regular Annual Regional and Unit Monitoring, Manitoba. 2. Immigration : Operational Review (en cours); Vérificateur général (1982).

B29 La Commission de l'Emploi et de l'Immigration et le Ministère de l'Emploi et de l'Immigration. Manuels, Directives : *(IC) Cotes sécuritaires*; *(ID) Immigration, données*; *(IE) Immigration, examen et application de la Loi*; *(IL) Immigration, législation*; *(IS) Immigration, sélection et contrôle*; *Directives concernant les examens de l'immigration*; *(Assurance) Guide enquête et contrôle*.

B30 Commission de la Capitale nationale, *Study of Public Services in Gatineau Park and Greenbelt Conservation in the Greenbelt*, GRC, 1982-1983.

B31 Commission de la Fonction publique du Canada. Manuels, Directives : *Manuel des procédures-enquêtes* (juillet 1986); *Appeals Investigation Manual of Procedures*.

B32 Commission de la Fonction publique du Canada, *Normes de sélection pour navigation aérienne «AO»*, Catégorie technique, PSC dossier nº 3820-401, SPB83-10, le 24 mars 1983.

B33 Commission de réforme du droit de l'Ontario, *Report on Powers of Entry*, Toronto, 1983.

B34 Commission de réforme du droit du Canada, *Droit, objectifs publics et observation des normes*, Document de travail nº 51, Ottawa, CRD, 1986.

B35 Commission de réforme du droit du Canada, *Les fouilles, les perquisitions et les saisies*, Rapport nº 24, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1984.

B36 Commission de réforme du droit du Canada, *La pollution en milieu de travail*, Document de travail nº 53, Ottawa, CRD, 1986.

B37 Commission de réforme du droit du Canada, *Pour un nouveau droit administratif fédéral*, Document de consultation, Ottawa, CRD, 1987.

B38 Commission de réforme du droit du Canada, *Les pouvoirs de la police : les fouilles, les perquisitions et les saisies en droit pénal*, Document de travail nº 30, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1983.

B39 Commission de réforme du droit du Canada, *Le statut juridique de l'administration fédérale*, Document de travail nº 40, Ottawa, CRD, 1985.

B40 Conseil du Trésor, *Convention entre le Conseil du Trésor et le Syndicat canadien des employés professionnels et techniques : Navigation aérienne* (tous les employés), code : 401/82, date d'expiration : le 20 juillet 1982, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1982.

B41 Conseil du Trésor, État des projets de réglementation, *Gazette du Canada*, Partie I, Supplément, le 31 mai 1986. Voir les nº de localisation sur l'inspection : Agriculture, nº de localisation 3, 6, 10, 11, 74, 79; Commission canadienne des grains, nº de localisation 136; Ministère de la Consommation et des Corporations, nº de localisation 299, 301; CCT, nº de localisation 818; Ministère des Pêches et Océans, nº de localisation 304, 388, 419, 422; Ministère des Transports (aéronautique),nº de localisation 624, 636, 639, 647, 656, 657; Ministère des Transports (marine marchande), nº de localisation 710, 711, 686.

B42 Conseil du Trésor, *Modification de la norme et de la structure de classification du Groupe de l'administration*, TB Circulaire nº 1974-199, TB nº 727757, Ottawa, le 18 octobre 1974.

B43 Conseil du Trésor, *Normes de classification : Groupe de la navigation aérienne, catégorie technique* (non publié), Ottawa, novembre 1968.

B44 Conseil du Trésor, *Normes de sélection pour le Groupe de la navigation aérienne*, C.F.P. dossier nº 3820-401, SPB 83-10, Ottawa, 24 mars 1983.

B45 Conseil du Trésor, Division de l'évaluation des programmes, *Guide sur la fonction de l'évaluation des programmes*, Ottawa, mai 1981.

B46 Conseil du Trésor (Secrétariat). Manuels, Directives : *Personnel — Guide du gestionnaire* (nov. 1982).

B47 Conseil économique du Canada. Études : *Product Safety Regulation and the Hazardous Products Act*, Rapport technique nº 10, 1981.

B48 Groupe de travail chargé de l'examen des programmes, *Croissance économique : Agriculture — Rapport du groupe d'étude* (Rapports Nielsen), février 1985, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1986.

B49 Groupe de travail chargé de l'examen des programmes, *Croissance économique : Ressources naturelles — Rapport du groupe d'étude* (Rapports Nielsen), septembre 1985, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1986.

B50 Groupe de travail chargé de l'examen des programmes, *Croissance économique : Transports — Rapport du groupe d'étude* (Rapports Nielsen), septembre 1985, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1986.

B51 Groupe de travail chargé de l'examen des programmes, *Gestion publique : Programme de réglementation — Rapport du groupe d'étude* (Rapports Nielsen), mai 1985, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1986.

B52 Groupe de travail chargé de l'examen des programmes, *Meilleure exécution des programmes : le système judiciaire — Rapport du groupe d'étude*, (Rapports Nielsen), novembre 1985, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1986.

B53 Ministère de l'Agriculture. Manuels, Directives : *Examen visuel — lait concentré*; *Manuel d'inspection — fruits et légumes frais*; *Manuel d'inspection — produits laitiers*; *Manuel d'inspection d'ovo-produits*; *Manuel d'inspection de la volaille transformée*; *Manuel d'inspection des aliments du bétail*; *Manuel d'inspection des engrais*; *Manuel d'inspection des œufs*; *Manuel d'inspection des produits transformés*; *Manuel d'inspection des usines laitières*; *Manuel de classement — produits laitiers*; *Manuel de l'inspecteur — règlements sur le miel*; *Manuel des fromages*; *Manuel sur les produits de l'érable*.

B54 Ministère de l'Agriculture, *Programme national d'hygiène vétérinaire d'Agriculture Canada — Révision annuelle — 1984*, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1985.

B55 Ministère de l'Agriculture, *Rapport annuel 1984-1985*, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1985.

B56 Ministère de l'Agriculture, *Structure et activités d'Agriculture Canada*, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1967.

B57 Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources. *Pour une sécurité accrue dans les activités pétrolières et gazières sur les terres domaniales du Canada — Matériel, procédures — personnel*. Rapport présenté au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources par le groupe de travail ministériel chargé d'étudier les recommandations en matière de réglementation proposée à la suite du désastre de l'Ocean Ranger, Ottawa, le 31 juillet 1986.

B58 Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, Direction des Explosifs, *Program Evaluation of the Administration of the Canada Explosives Act and Regulations* (1980).

B59 Ministère de l'Environnement. Études : 1. Direction de la protection de l'environnement : Compliance Project, (1984-1985); OAG Enforcement Practices, West and North *Clean Air Act* (1977); Application des mesures de contrôle au Québec, *Loi sur les pêcheries*, art. 33 (1978); 2. Parcs Canada : Issue Analysis, Région des Prairies (1984); Rowdyism in National Parks, Région de l'Ouest (1983); Standardization of Enforcement forms, Région de l'Ouest (1983); Parcs Canada, Law Enforcement Statistics Report, Région de l'Ouest (1981-1982); Warden Operational Review — Point Pelee, Région de l'Ontario (1983); Îles-du-Saint-Laurent, Région de l'Ontario (1982); Îles-de-la-Baie-Georgienne, Région de l'Ontario (1982).

B60 Ministère de l'Environnement. Manuels, Directives : *Lignes directrices administratives et de gestion de parcs* (vol. 1-6); *Manual of Inspection* (Atmospheric Environment Service).

B61 Ministère de l'Expansion industrielle régionale, «The Field Officer: The Eyes and Ears of the Department», dans *DRIE*, Terre-Neuve, vol. 3, nº 5, oct. 1986.

B62 Ministère de l'Expansion industrielle régionale. Manuels, Directives : *Manuel du Bureau de vérification interne*.

B63 Ministère de la Consommation et des Corporations. Études : 1. Direction de la sécurité des produits : Evaluation of Trade Goods (en cours) and of Compliance Activities (non daté); 2. Direction des produits de consommation : Consumer Products Audit (1981); Program Evaluation (en cours); Consumer Products Compliance Evaluation (août 1986); 3. Bureau de la politique de concurrence : Audit (1979-1980); 4. Bureau des corporations : Internal Audit (1984); 5. Direction de la métrologie légale : Evaluation of Inspections (septembre 1985).

B64 Ministère de la Consommation et des Corporations. Manuels, Directives : *Aperçu des méthodes d'inspection — Poids et mesures; Bureau des Corporations / Manuel de politiques et procédures sur l'application de la Loi; Directives ministérielles pour l'inspection des compteurs de gaz et appareils auxiliaires; Guide des inspecteurs de produits de consommation; Guide des poursuites à l'intention des inspecteurs régionaux; Lignes de conduite sur l'application de la Loi — Poids et mesures; Manuel de formation pour les inspecteurs de l'électricité; Manuel de la politique et des procédures sur les textiles; Manuel de référence traitant de la Loi sur les produits dangereux; Politique de concurrence, Manuel de bureau, Directeur des enquêtes et recherches; Politiques relatives à l'application de la Loi; Pratiques commerciales — Division de la publicité trompeuse; Procédures d'inspection — Aliments au détail; Système intégré de gestion.*

B65 Ministère de la Défense nationale. Études : Inspection and Efficiency Tests (tous les 5 ans); Études sur les besoins en personnel (non datée).

B66 Ministère de la Défense nationale. Manuels, Directives : Documents sur la sécurité nucléaire, Ordres de la sécurité relative aux zones nucléaires; *Règlements du Ministère de la Défense nationale concernant la sécurité*.

B67 Ministère de la Santé et du Bien-Être Social. Études : 1. Programmes de la sécurité du revenu. Rapport sur une étude visant à déterminer la nature et l'importance des paiements erronés et frauduleux effectués dans le cadre des programmes de la sécurité du revenu; 2. Protection de la santé, Direction générale : Direction de la vérification interne.

B68 Ministère de la Santé et du Bien-Être Social. Manuels, Directives : *Manuel des références pour l'inspection des produits alimentaires*; *Rapport national des mesures coercitives* (Opérations régionales, Direction).

B69 Ministère des Affaires extérieures. Manuels, Directives : *Guide de l'immigration* (Examen et application de la Loi); *Guide de l'immigration* (Sélection et contrôle).

B70 Ministère des Approvisionnements et Services. Manuels, Directives : *Guide de délégation de pouvoirs*; *Field Operational Instructions*; *Manufacturers' Inspection System Requirements*; *Contractors' Certification Programs, Policy and Procedures*; *Manuel de la sécurité industrielle*.

B71 Ministère des Approvisionnements et Services, Bureau des conseillers en gestion. *Administration canadienne du transport aérien — Étude sur le groupe de la navigation aérienne*, projet n° 5-2136, Ottawa, juillet 1979, (non publiée*).

B72 Ministère des Approvisionnements et Services, Bureau des conseillers en gestion, *Requirements for a Transport of Dangerous Goods Inspection Force*, Rapport préparé pour le Directeur, Direction du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada, projet n° 3-3865, Ottawa, octobre 1982, (non publié*).

B73 Ministère des Communications. Études : *Loi sur la radio* : Internal Audit — Région du Pacifique (mars 1980); Internal Audit — Région du Centre (août 1982); Vérification interne — Région de l'Ontario (janvier 1985); Vérification interne — Région du Québec (mars 1986); Vérification interne — Région de l'Atlantique (octobre 1986).

B74 Ministère des Communications. Manuels, Directives : *Manuel d'instructions à l'usage des inspecteurs radio* — RIM 1- Généralités; RIM 1-1 — Codification des lois et règlements concernant les télécommunications (1980); RIM 2 — Procédures relatives à la délivrance des licences (1986); RIM 3 — Inspection (3-1-2), Maritime Land Stations (3-2-2), Respect des conditions d'autorisation (3-2-3), Enquêtes dirigées (3-2-4), Application (3-2-6), Méthodes opérationnelles de surveillance du spectre — exploitation non autorisée du spectre; RIM 4 — Certificats — examens; RIM 7 — Poursuites.

B75 Ministère des Finances. Manuels, Directives : *Recueil des formules de rapport et des instructions à l'intention des banques à charte* (manuel 1, vol. I et II).

B76 Ministère des Pêches et Océans. Études : 1. Resource and Habitat Management: Internal Audit, Région du Pacifique (1984); 2. Work Analysis Reporting System (1983); 3. Pacific Surveillance and Enforcement: Program Evaluation (1983); 4. Atlantic Surveillance and Enforcement Program Evaluations (1984); 5. DFO Firearms Policy Training Program (1984); 6. Departmental A-Base Review (1984); 7. Compliance Analysis (Clough Study) (1979); 8. Vessel Requirements for Surveillance and Enforcement, Terre-Neuve (1981).

B77 Ministère des Pêches et Océans. Manuels, Directives : *Guide de l'agent des pêches pour la gestion et la protection de l'habitat du poisson*; *Règlement sur la protection de la santé des poissons, Guide de procédure*; Région de la Nouvelle-Écosse (Fundy) : *Fisheries Officers Enforcement Policy Manual*; *Observers' Field Manual, Domestic and Foreign Fishing Vessels*; Région de Terre-Neuve : *Foreign Observer Program Operations Manual*; *Observer Training Manual*; *Officers' Manual for Interpretation and Enforcement of the Fisheries Acts and Regulations*; Région du Pacifique : *Fisheries Officers' Training Manuals*; Région de l'Ouest : *Lake Classification Inspection Procedures Manual*; *Occupation Health and Safety Manual*; *Plant Inspection Procedures Manual*; Ministère : *Manuel d'inspection des installations*; *Manuel d'inspection des produits du poisson — normes relatives aux produits*; *Manuel d'inspection des produits du poisson — politiques et instructions*; *Manuel de la caractérisation et de la classification des défauts dans les récipients métalliques*.

B78 Ministère des Transports, *Administration canadienne des transports aériens*, Ottawa, 1985.

B79 Ministère des Transports, *Compliance in the Canadian Air Transportation Administration*, projet nº 282-751, Ottawa, Systèmes de gestion, développement, 1981, (non publié*).

B80 Ministère des Transports, *Document du Groupe de travail sur la délégation d'autorité : liens avec la formation*, Ottawa, 11 septembre 1984.

B81 Ministère des Transports, *Élaboration de programmes de formation nationale destinés aux inspecteurs de l'aviation civile, aux inspecteurs de la navigabilité et aux ingénieurs*, Ottawa, 1985.

B82 Ministère des Transports. Études : 1. Politique portuaire canadienne : CRIE Audit (Vancouver), non daté; Inspections (annuel); Management Survey (1977-1978); 2. Aviation Regulation: Functional Audit (annuel), Région du Centre; Rapport (annuel), Région du Québec; Review of Responsibilities, non daté, Airport Services and Security; 3. Vehicle Safety and Energy Operations Branch: Technical Specifications, Internal Audit (1984); Operation Review (1977).

B83 Ministère des Transports. Manuels, Directives : Aviation Regulation: *Airworthiness Directives*; *Aircraft Maintenance Engineer Licence*, TP-3043; *Airworthiness Staff Instructions*; *Aviation Safety Programs Manual and Directives*, TP-5936-E (projet, novembre 1985); *Avis aux mécaniciens d'entretien d'aéronefs et aux propriétaires d'aéronefs*, TP-4914; *Civil Aviation Security Manual — Policies, Standards and Recommended Practices*, TP-769; *Enforcement Training Manual*, TP-475; *Engineering and Inspection Manual*, Parties I, II et III, TP-51-2-1-2-3; *Engineering and Inspection Manual*, Partie III, TP-51-2-3; *Instructions for Airport Licensing and Inspection*, TP-3208-E, 1981; *Manuel d'homologation de transporteur aérien*, TP-4711; *Manuel de l'Application des règlements*, TP-3352; *Manuel de l'inspecteur des services aériens (avions petits porteurs)*, TP-3783; *Manuel de l'inspecteur des transports aériens (giravions)*, TP-4357; *Manuel du pilote inspecteur de transporteur aérien*, TP-3646; *Manuels de licences du personnel, volume I* — TP-193, volume 2 — TP-194 et volume 3 — TP-195; *Marchandises dangereuses (Manuel de l'inspecteur)*, TP-385; *Le Tribunal de l'aviation civile : TCAG lignes directrices à l'intention du personnel*, TP-7497-E (projet, 1986); Marine Group : *Guide for Customs Officers — Loi sur la marine marchande*.

B84 Ministère des Transports, *Rapport du comité consultatif sur la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne*, Ottawa, 1982.

B85 Ministère des Transports. *Regional Master Surveillance Plan: Pacific Region*, Ottawa, Administration canadienne des transports aériens, 1985.

B86 Ministère des Transports, *Règlement de l'Air — Autorisation nº 122557*, le 12 février 1985, modifié. Nº de dossier ministériel A1502-7-10.

B87 Ministère des Transports, Administration canadienne des transports aériens, *Final Report A-Base Review: Volume II: Regulatory*, Ottawa, 1984, (non publié*).

B88 Ministère des Transports, Aéronautique civile, *CATA Enforcement 1981 Statistics*, Ottawa, 1981.

B89 Ministère des Transports, Aéronautique civile, *Course Training Standard Enforcement Course of CATA Inspectors*, Ottawa, 1982.

B90 Ministère des Transports, Aéronautique civile, *Training Standard Enforcement Specialist Course*, Ottawa, 1981.

B91 Ministère des Transports, Documents du Groupe de travail de la *Loi sur l'aéronautique* : nº 6, *Politique d'application de la Loi sur l'aéronautique*; nº 7, *Principes de la législation à l'ACTA : le programme et le processus*; nº 8, *Principes d'élaboration des politiques de réglementation*; nº 10, *Les sanctions applicables dans le cadre de la Loi sur l'aéronautique*; nº 11, *La délégation des pouvoirs ministériels*; nº 12, *Politiques d'exemptions en matière de réglementation et de contrôle de l'aéronautique civile*; nº 14, *Programme de mise en application de l'ACTA : rôles et responsabilités*; nº 16, *Sanctions administratives*, Ottawa, 1979-1982.

B92 Ministère des Transports, Réglementation aérienne, *Code of Professional Principles* (projet), Ottawa, 1985.

B93 Ministère des Transports, Réglementation aérienne, *Enforcement Delegated Powers*, Ottawa, 1985.

B94 Ministère des Transports, Réglementation aérienne, *Statistiques sur l'application des règlements, Loi sur l'aéronautique — Partie I*, Ottawa, 1984 (non publié).

B95 Le Ministère des Transports et la Commission canadienne des transports, *Protocole d'entente* (application des parties I et II de la *Loi sur l'aéronautique*), Ottawa, le 15 décembre 1982.

B96 Le Ministère des Transports et la Gendarmerie royale du Canada, *Protocole d'entente* (Application de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique*), Ottawa, le 17 novembre 1982.

B97 Ministère du Revenu national. Études : 1. Enquête en matière de douanes, vérification interne (1983); 2. Enforcement of Returns Filing (avril 1983); 3. Taxation, Audit — Special Investigations: Assessment Study (oct. 1983); Enquêtes spéciales (nov. 1984); Taxation, Verification and Collections: Rewrite of Operations Manual (1984); Prosecution Policy Review (1983).

B98 Ministère du Revenu national, *Evaluation of Canada Customs Passenger Processing System: «Traveller Declarations»; «Secondary Examination of Travellers»*, Ottawa, novembre 1983, (non publié*).

B99 Ministère du Revenu national (Douanes et Accise). Manuels, Directives : *Manuel de l'exécution des douanes*; *Manuel des agents de renseignement*; *Manuel du vérificateur interne*; *Service de renseignement automatisé — Douanes*.

B100 Ministère du Revenu national (Impôt). Manuels, Directives : *Manuel des opérations de l'Impôt* (Parties 10-16) : 10, Direction de la vérification; 11- Enquêtes spéciales; 12- Evaluation et projets; 13- Guide des applications des vérifications; 14- Techniques de vérification; 15- Évitement fiscal; 16- Comscreen.

B101 Ministère du Solliciteur général, *Directive ministérielle sur les ententes de la GRC en matière d'application de la loi*, Ottawa, (non daté).

B102 Ministère du Solliciteur général, *Étude de l'application des lois fédérales (EALF) : Compte rendu des constatations*, Direction de la police et de la sécurité, Secrétariat du Ministère, Solliciteur général, Ottawa, 1986 (non publié*).

B103 Ministère du Solliciteur général, *Évaluation du rendement de la police : les questions, les problèmes et les solutions de rechange*, Direction des programmes — Rapport pour spécialistes n° 1985-19, Ottawa, 1985.

B104 Ministère du Travail. Études : Composite audits, 1979, 1982, 1984, 1985.

B105 Musées nationaux, National Gallery Security Services Audit (1982); Internal Audit Report: Security Activity (avril 1985); Internal Audit Report: Accomodation Management Function (avril 1985), (non publié*).

B106 Office national de l'Énergie. Manuels, Directives : *Pipeline Construction Inspection Manual* (nov. 1984); *Environmental Surveillance Manual* (1985).

B107 Société canadienne d'hypothèques et de logement. Manuels, Directives : *Manuel des directives et méthodes*, vol. 26 (SHL Services d'inspection).

B108 Société canadienne des ports. Manuels, Directives : *Manuel de la politique et directives administratives* (1985); *Manuel des opérations*; *Directives et ordres* (1968).

B109 Statistique Canada, *L'aviation au Canada : Aperçu historique et statistique de l'aviation civile*, Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1986.

B110 Statistique Canada, *L'aviation au Canada 1971 : Guide statistique de l'aviation civile canadienne*, Ottawa, Ministère de l'Industrie et du commerce, 1972.

États-Unis

B111 Committee on Administrative Procedure, Appointed by the Attorney General, *Report: Administrative Procedure in Government Agencies*, Washington, Government Printing Office, 1941.

B112 Executive Office of the President, Office of Management and Budget, *Federal Law Enforcement, Police and Investigative Activities: A Descriptive Report*, Washington, octobre 1978.

B113 Subcommittee on Oversight and Investigation of House Committee on Energy and Commerce, 99e Congrès, 1re Session, *Groundwater Monitoring Survey* (Comm. Print 1985).

Nouvelle-Zélande

B114 Board of Health, *The Training and Employment of Health Inspectors in New Zealand*, Wellington, Govt. Printer, 1963.

B115 Public and Administrative Law Reform Committee, *Powers of Delegation*, Document de travail, Wellington, 1984.

B116 Public and Administrative Law Reform Committee, *Statutory Powers of Entry*, 17e Rapport, Wellington, 1983.

Organisations internationales

B117 Bureau international du travail, *Factory Inspection: Historical Development and Present Organization in Certain Countries*, Genève, Bureau international du travail, 1923.

B118 Nations Unies, *Code of Conduct for Law Enforcement Officials*.

B119 Organisation de l'aviation civile internationale, *La Convention relative à l'Aviation civile internationale... depuis 40 ans*, Montréal, OACI, 1984.

Royaume-Uni

B120 Chief Inspector of Factories, *Annual Reports*, 1878-1938.

B121 Committee on Safety and Health at Work, *Report of the Committee 1970-1972*, Cmnd. 5034, Londres, HMSO, 1972, (Lord Robens, président).

B122 Inland Revenue. Information Powers, ENF/80/3; International Comparisons, ENF/80/5; Inspectors' Powers to Make Estimated Assessments, ENF/80/2; Notes to the Committee on the Enforcement Powers of the Revenue Departments. Memorandum by the Board, ENF/80/1; Powers of Entry and Inspection, ENF/80/4.

B123 The Inspectors of Coal Mines, *Report 1854-1860*, Public Records Office, POWE 7/1 et 7/2.

B124 The Law Commission, *Strict Liability and the Enforcement of the Factories Act 1961*, Document de travail n° 30, Londres, HMSO, 1970.

B125 Royal Commission on Income Tax, *Report*, Cmd. 615, 1920.

B126 Royal Commission on the Police, *Final Report*, Cmnd. 1728, Londres, HMSO, 1962.

B127 Select Committee on Education and Science H.M. Inspectorate, H.C. 400-1 et 400-11, Londres, HMSO, 1968.

B128 *Staffing and Organization of the Factory Inspectorate*, Cmnd 9879, 1956.

B129 Working Party on Recruitment of Sanitary Inspectors, *Report*, Londres, HMSO, 1953.

C. Législation canadienne

1. Lois

C1 *Charte canadienne des droits et libertés*, Partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982*, constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R.-U.), 1982, chap. 11 [*Charte* dans le texte].

C2 *Code canadien du travail*, S.R.C. 1970, chap. L-1.

C3 *Code criminel*, S.R.C. 1970, chap. C-34.

C4 *Loi canadienne sur les droits de la personne*, S.C. 1976-77, chap. 33.

C5 *Loi constitutionnelle de 1982*, constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R.-U.), 1982, chap. 11.

C6 *Loi d'interprétation*, S.R.C. 1970, chap. I-23.

C7 *Loi d'urgence sur l'aide à l'exploitation des mines d'or*, S.R.C. 1970, chap. E-5.

C8 *Loi de l'impôt sur le revenu*, S.R.C. 1970, chap. I-5.

C9 *Loi de l'impôt sur les biens transmis par décès*, S.R.C. 1970, chap. E-9.

C10 *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 9.

C11 *Loi de la Télésat Canada*, S.R.C. 1970, chap. T-4.

C12 *Loi de 1980 remaniant la législation bancaire*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 40.

C13 *Loi de 1971 sur l'assurance-chômage*, S.C. 1970-71-72, chap. 48.

C14 *Loi de modification législative (Charte canadienne des droits et libertés)*, S.C. 1985, chap. 26.

C15 *Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest*, S.C. 1974-75-76, chap. 87.

C16 *Loi des aliments et drogues*, S.R.C. 1970, chap. F-27.

C17 *Loi électorale du Canada*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 14.

C18 *Loi nationale sur l'habitation*, S.R.C. 1970, chap. N-10.

C19 *Loi nationale sur le film*, S.R.C. 1970, chap. N-7.

C20 *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, chap. N-17; *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, chap. 34.

C21 *Loi relative à l'hygiène sur les travaux publics*, S.R.C. 1970, chap. P-39.

C22 *Loi relative aux aliments du bétail*, S.R.C. 1970, chap. F-7.

C23 *Loi relative aux semences*, S.R.C. 1970, chap. S-7.

C24 *Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures*, S.R.C. 1970, chap. I-12.

C25 *Loi stimulant la recherche et le développement scientifiques*, S.R.C. 1970, chap. I-10.

C26 *Loi sur l'accès à l'information*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 111.

C27 *Loi sur l'accise*, S.R.C. 1970, chap. E-12.

C28 *Loi sur l'Accord entre le Canada et la Nouvelle-Écosse sur la gestion des ressources pétrolières et gazières*, S.C. 1984, chap. 29.

C29 *Loi sur l'administration de l'énergie*, S.C. 1974-75-76, chap. 47.

C30 *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, chap. A-3; *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique*, S.C. 1985, chap. 28.

C31 *Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation*, S.C. 1970-71-72, chap. 41.

C32 *Loi sur l'étiquetage des textiles*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 46.

C33 *Loi sur l'expropriation*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 16.

C34 *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*, S.R.C. 1970, chap. Y-3.

C35 *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, S.R.C. 1970, chap. Y-4.

C36 *Loi sur l'immersion de déchets en mer*, S.C. 1974-75, chap. 55.

C37 *Loi sur l'immigration de 1976*, S.C. 1976-77, chap. 52.

C38 *Loi sur l'indemnisation pour dommages causés par les pesticides*, S.R.C. 1970, chap. P-11.

C39 *Loi sur l'inspection de l'électricité*, S.R.C. 1970, chap. E-4.

C40 *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 87.

C41 *Loi sur l'inspection des viandes*, S.C. 1985, chap. 17.

C42 *Loi sur l'inspection du foin et de la paille*, S.R.C. 1970, chap. H-2.

C43 *Loi sur l'inspection du gaz*, S.R.C. 1970, chap. G-2.

C44 *Loi sur l'inspection du poisson*, S.R.C. 1970, chap. F-12.

C45 *Loi sur l'isolation à l'urée-formol*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 119.

C46 *Loi sur l'Office national de l'énergie*, S.R.C. 1970, chap. N-6.

C47 *Loi sur la Banque fédérale de développement*, S.C. 1974-75-76, chap. 14.

C48 *Loi sur la commercialisation du poisson d'eau douce*, S.R.C. 1970, chap. F-13.

C49 *Loi sur la Commission canadienne du blé*, S.R.C. 1970, chap. C-12.

C50 *Loi sur la Commission canadienne du lait*, S.R.C. 1970, chap. C-7.

C51 *Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien*, S.R.C. 1970, chap. N-21.

C52 *Loi sur la concurrence*, S.R.C. 1970, chap. C-23 (ancienne appellation : *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*).

C53 *Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada*, S.R.C. 1970, chap. R-10.

C54 *Loi sur la Convention concernant les pêcheries du Pacifique nord*, S.R.C. 1970, chap. F-16.

C55 *Loi sur la Corporation de développement du Canada*, S.C. 1970-71-72, chap. 49.

C56 *Loi sur la Cour canadienne de l'impôt*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 158.

C57 *Loi sur la faillite*, S.R.C. 1970, chap. B-3.

C58 *Loi sur la Gendarmerie royale du Canada*, S.R.C. 1970, chap. R-9.

C59 *Loi sur la généalogie des animaux*, S.R.C. 1970, chap. L-10.

C60 *Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique*, S.C. 1970-71-72, chap. 47.

C61 *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9.

C62 *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, S.R.C. 1970, chap. R-8.

C63 *Loi sur la preuve au Canada*, S.R.C. 1970, chap. E-10.

C64 *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 2.

C65 *Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, S.R.C. 1970, chap. O-4.

C66 *Loi sur la protection des pêcheries côtières*, S.R.C. 1970, chap. C-21.

C67 *Loi sur la quarantaine*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 33.

C68 *Loi sur la quarantaine des plantes*, S.R.C. 1970, chap. P-13.

C69 *Loi sur la radio*, S.R.C. 1970, chap. R-1.

C70 *Loi sur la radiodiffusion*, S.R.C. 1970, chap. B-11.

C71 *Loi sur la responsabilité nucléaire*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 29.

C72 *Loi sur la route transcanadienne*, S.R.C. 1970, chap. T-12.

C73 *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, S.R.C. 1970, chap. O-6.

C74 *Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, S.C. 1974-75-76, chap. 96.

C75 *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 26.

C76 *Loi sur la Société canadienne des postes*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 54.

C77 *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*, S.R.C. 1970, chap. C-3.

C78 *Loi sur la Société de développement du Cap-Breton*, S.R.C. 1970, chap. C-13.

C79 *Loi sur la statistique*, S.C. 1970-71-72, chap. 15.

C80 *Loi sur la taxe d'accise*, S.R.C. 1970, chap. E-13.

C81 *Loi sur la vente coopérative des produits agricoles*, S.R.C. 1970, chap. A-6.

C82 *Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 165.

C83 *Loi sur le Code maritime*, S.C. 1977-78, chap. 41.

C84 *Loi sur le commerce avec l'ennemi*, S.C. 1947, chap. 24.

C85 *Loi sur le contrôle de l'énergie atomique*, S.R.C. 1970, chap. A-19.

C86 *Loi sur le crédit agricole*, S.R.C. 1970, chap. F-2.

C87 *Loi sur le dimanche*, S.R.C. 1970, chap. L-13.

C88 *Loi sur le double prix du blé*, S.C. 1974-75-76, chap. 54.

C89 *Loi sur le droit d'auteur*, S.R.C. 1970, chap. C-30.

C90 *Loi sur le ministère de la Consommation et des Corporations*, S.R.C. 1970, chap. 27.

C91 *Loi sur le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social*, S.R.C. 1970, chap. N-9.

C92 *Loi sur le partage des revenus miniers de la réserve indienne de Fort Nelson*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 38.

C93 *Loi sur le pipe-line du Nord*, S.C. 1977-78, chap. 20.

C94 *Loi sur le poinçonnage des métaux précieux*, S.R.C. 1970, chap. P-19.

C95 *Loi sur le poisson salé*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 37.

C96 *Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité*, S.C. 1984, chap. 21.

C97 *Loi sur le soutien des prix des produits de la pêche*, S.R.C. 1970, chap. F-23.

C98 *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 36.

C99 *Loi sur le Tribunal de la concurrence*, S.C. 1986, chap. 26.

C100 *Loi sur les allocations familiales*, S.C. 1973-74, chap. 44.

C101 *Loi sur les animaux de ferme et leurs produits*, S.R.C. 1970, chap. L-8.

C102 *Loi sur les arrangements entre cultivateurs et créanciers*, S.R.C. 1970, chap. F-5.

C103 *Loi sur les associations coopératives de crédit*, S.R.C. 1970, chap. C-29.

C104 *Loi sur les associations coopératives du Canada*, S.C. 1970-71-72, chap. 6.

C105 *Loi sur les banques d'épargne de Québec*, S.R.C. 1970, chap. B-4.

C106 *Loi sur les biens de surplus de la Couronne*, S.R.C. 1970, chap. S-20.

C107 *Loi sur les brevets*, S.R.C. 1970, chap. P-4.

C108 *Loi sur les chambres de commerce*, S.R.C. 1970, chap. B-8.

C109 *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2.

C110 *Loi sur les chemins de fer de l'État*, S.R.C. 1970, chap. G-11.

C111 *Loi sur les Commissions de port*, S.R.C. 1970, chap. H-1.

C112 *Loi sur les compagnies d'assurance canadiennes et britanniques*, S.R.C. 1970, chap. I-15.

C113 *Loi sur les compagnies d'assurance étrangères*, S.R.C. 1970, chap. I-16.

C114 *Loi sur les compagnies de prêt*, S.R.C. 1970, chap. L-12.

C115 *Loi sur les compagnies fiduciaires*, S.R.C. 1970, chap. T-16.

C116 *Loi sur les contaminants de l'environnement*, S.C. 1974-75-76, chap. 72.

C117 *Loi sur les Conventions de Genève*, S.R.C. 1970, chap. G-3.

C118 *Loi sur les corporations canadiennes*, S.R.C. 1970, chap. C-32.

C119 *Loi sur les déclarations des corporations et des syndicats ouvriers*, S.R.C. 1970, chap. C-3.

C120 *Loi sur les dessins industriels*, S.R.C. 1970, chap. I-8.

C121 *Loi sur les dispositifs émettant des radiations*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 34.

C122 *Loi sur les douanes*, S.R.C. 1970, chap. C-40.

C123 *Loi sur les eaux intérieures du Nord*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 28.

C124 *Loi sur les élections fédérales contestées*, S.R.C. 1970, chap. C-28.

C125 *Loi sur les engrais chimiques*, S.R.C. 1970, chap. F-9.

C126 *Loi sur les enquêtes*, S.R.C. 1970, chap. I-13.

C127 *Loi sur les explosifs*, S.R.C. 1970, chap. E-15.

C128 *Loi sur les fruits, les légumes et le miel*, S.R.C. 1970, chap. F-31.

C129 *Loi sur les grains du Canada*, S.C. 1970-71-72, chap. 7.

C130 *Loi sur les Indiens*, S.R.C 1970, chap. I-6.

C131 *Loi sur les jeunes contrevenants*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 110.

C132 *Loi sur les liquidations*, S.R.C. 1970, chap. W-10.

C133 *Loi sur les maladies et la protection des animaux*, S.R.C. 1970, chap. A-13.

C134 *Loi sur les marchés de grain à terme*, S.R.C. 1970, chap. G-17.

C135 *Loi sur les marques de commerce*, S.R.C. 1970, chap. T-10.

C136 *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, S.C. 1984, chap. 25.

C137 *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 113.

C138 *Loi sur les normes des prestations de pension*, S.R.C. 1970, chap. P-8.

C139 *Loi sur les normes des produits agricoles du Canada*, S.R.C. 1970, chap. A-8.

C140 *Loi sur les offices de commercialisation des produits de ferme*, S.C. 1970-71-72, chap. 65.

C141 *Loi sur les pêcheries*, S.R.C. 1970, chap. F-14.

C142 *Loi sur les pensions*, S.R.C. 1970, chap. P-7.

C143 *Loi sur les poids et mesures*, S.C. 1970-71-72, chap. 36.

C144 *Loi sur les ponts*, S.R.C. 1970, chap. B-10.

C145 *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*, S.C. 1977-78, chap. 30.

C146 *Loi sur les ports et installations de port publics*, S.R.C. 1970, chap. G-9.

C147 *Loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 89.

C148 *Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles*, S.R.C. 1970, chap. F-3.

C149 *Loi sur les privilèges et immunités diplomatiques et consulaires*, S.C. 1976-77, chap. 31.

C150 *Loi sur les produits antiparasitaires*, S.R.C. 1970, chap. P-10.

C151 *Loi sur les produits dangereux*, S.R.C. 1970, chap. H-3.

C152 *Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique*, S.R.C. 1970, chap. P-35.

C153 *Loi sur les renseignements relatifs aux modifications du temps*, S.C. 1970-71-72, chap. 59.

C154 *Loi sur les ressources en eau du Canada*, S.R.C. 1970, (1re suppl.), chap. 5.

C155 *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*, S.C. 1974-75-76, chap. 33.

C156 *Loi sur les sociétés de caisse de retraite*, S.R.C. 1970, chap. P-9.

C157 *Loi sur les syndicats ouvriers*, S.R.C. 1970, chap. T-11.

C158 *Loi sur les télégraphes*, S.R.C. 1970, chap. T-3.

C159 *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*, S.C.R. 1970, chap. V-4.

C160 *Loi sur les textes réglementaires*, S.C. 1970-71-72, chap. 38.

C161 *Loi sur les titres de biens-fonds*, S.R.C. 1970, chap. L-4.

C162 *Loi sur les travaux publics*, S.R.C. 1970, chap. P-38.

C163 *Régime de pensions du Canada*, S.R.C. 1970, chap. C-5.

2. Règlements

C164 *Loi canadienne sur les droits de la personne*, S.C. 1976-77, chap. 33. *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Activités criminelles — Documentation, nº 23815)*, DORS/78-189; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Cas d'impôt relevant du ministère, nº 15650)*, DORS/78-162; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Documentation opérationnelle de renseignements sur la criminalité, nº 25352)*, DORS/78-416; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Douanes — Renseignements, nº 15235)*, DORS/78-185; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Douanes et accise — Enquêtes, nº 15240)*, DORS/78-184; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Dossiers juridiques — Questions de poursuite et d'extradition, nº 11010)*, DORS/78-183; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Évasion et évitement fiscaux — Cas individuel, nº 15662)*, DORS/78-163; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Immigration — Sécurité et renseignements, nº 4200)*, DORS/78-157; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Personnel de l'impôt — Vérification et autres questions, nº 15815)*, DORS/78-161; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Personnel et biens de la Couronne — Protection, nº 23845)*, DORS/78-187; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Police militaire — Policiers, nº 13697)*, DORS/78-159; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Rapports d'appréciation du rendement, nº 13699)*, DORS/78-411; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Sécurité — Demandes de renseignements, nº 23265)*, DORS/78-190; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Sécurité — Détenu spécial, nº 23250)*, DORS/78-193; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Sécurité — Documentation, nº 17000)*, DORS/78-186; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Sécurité — Enquêtes, nº 23260)*, DORS/78-191; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Sécurité — Renseignements, nº 23255)*, DORS/78-192; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Sécurité du personnel — Enquêtes, nº 13695)*, DORS/78-160; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Sécurité institutionnelle — Renseignements sur menaces, nº 23245)*, DORS/78-194; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Service postal — Délits, nº 16010)*, DORS/78-239; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Services de la sécurité, nº 23840)*, DORS/78-188; *Décret d'interdiction d'accès aux dossiers (Système de signalement, nº 4205)*, DORS/78-158; *Directives en matière d'immigration*, TR/80-125; *Règlement sur la protection des renseignements personnels*, DORS/78-145; *Règlement sur les enquêtes portant sur l'immigration*, DORS/80-686; *Règlement sur les enquêtes sur les droits de la personne en matière des douanes et de l'accise*, DORS/83-196.

C165 *Loi de 1971 sur l'assurance-chômage*, S.C. 1970-71-72, chap. 48. *Règlement sur la délégation de pouvoirs (Loi de 1971 sur l'assurance-chômage, Partie IV)*, (art. 70), C.R.C. 1978, chap. 1572.

C166 *Loi sur l'administration financière*, S.R.C. 1970, chap. F-10. *Décret sur l'inspection de matériel de défense*, C.R.C. 1978, chap. 707; *Ordonnance sur les droits applicables aux services de quarantaine et d'inspection*, C.R.C. 1978, chap. 725.

C167 *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, chap. A-3. Ordonnances sur la navigation aérienne et *Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, vol. 1 et 2, chap. 1-126.

C168 *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, S.R.C. 1970, chap. P-32. *Décret approuvant la soustraction des agents d'exécution suppléants des douanes et de l'accise*, C.R.C. 1978, chap. 1338.

C169 *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 87. *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, DORS/86-131.

C170 *Loi sur l'inspection des viandes*, S.C. 1985, chap. 17. *Règlement sur l'inspection des viandes*, DORS/79-579.

C171 *Loi sur l'inspection du foin et de la paille*, S.R.C. 1970, chap. H-2. *Règlement sur l'inspection du foin et de la paille*, C.R.C. 1978, chap. 920.

C172 *Loi sur l'inspection du poisson*, S.R.C. 1970, chap. F-12. *Règlement sur l'inspection du poisson*, C.R.C. 1978, chap. 802.

C173 *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, S.R.C. 1970, chap. M-12. *Gardes-chasse d'office en vertu de la Loi : Provinces*, DORS/51-601, Territoires, DORS/61-325.

C174 *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9. *Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur*, C.R.C. 1978, chap. 1405; *Règlement sur l'inspection des coques*, C.R.C. 1978, chap. 1432; *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, C.R.C. 1978, chap. 1435; *Règlement sur l'inspection des machines des navires à vapeur*, C.R.C. 1978, chap. 1492; *Règlement sur l'inspection des navires classés*, C.R.C. 1978, chap. 1434; *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, C.R.C. 1978, chap. 1486; *Règlement sur la forme des certificats d'inspection des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité*, C.R.C. 1978, chap. 1433; *Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire*, C.R.C. 1978, chap. 1472.

C175 *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, S.R.C. 1970 (1re suppl.), chap. 2. *Décret de délégation de pouvoirs par le gouverneur en conseil*, C.R.C. 1978, chap. 355.

C176 *Loi sur la surveillance du secteur énergétique*, S.C. 1980-81-82-83, chap. 112. *Règlement sur la surveillance du secteur énergétique*, DORS/83-172.

C177 *Loi sur la taxe d'accise*, S.R.C. 1970, chap. E-13. *Règlement sur la délégation des pouvoirs*, DORS/84-806.

C178 *Loi sur les douanes*, S.C. 1986, chap. 1. *Règlement sur la délégation des pouvoirs (douanes)*, DORS/86-766.

C179 *Loi sur les fonctionnaires publics*, S.R.C. 1970, chap. P-30. *Règlement sur les documents officiels*, C.R.C. 1978, chap. 1331.

C180 *Loi sur les terres destinées aux anciens combattants*, S.R.C. 1970, chap. V-4. *Règlement sur la délégation des pouvoirs (LTAC)*, (art. 48), C.R.C. 1978, chap. 1588.

C181 *Régime de pensions du Canada*, S.R.C. 1970, chap. C-5. ***Règlement sur la délégation de pouvoirs (Régime de pensions du Canada, Partie I)***, C.R.C. 1978, chap. 387; ***Règlement sur la délégation de pouvoirs (Régime de pensions du Canada, Parties II et III)***, C.R.C. 1978, chap. 388.

D. Jurisprudence

D1 *Acme Farmers Dairy Limited* c. *The Corporation of The City of Hamilton et al.*, [1957] O.R. 614, 11 D.L.R. (2d) 109 (C.A.).

D2 *Ahmad* c. *College of Physicians and Surgeons of British Columbia and Council of the College et al.* (1970), [1971] 2 W.W.R. 60, 18 D.L.R. (3d) 197 (C.A. C.-B.).

D3 *Alberta Human Rights Commission* c. *Alberta Blue Cross Plan*, [1983] 6 W.W.R. 758 (C.A. Alb.).

D4 *Allison* c. *Rednor* (1857), 14 U.C.Q.B. 459 (C.A.).

D5 *Alphacell Ltd* c. *Woodward*, [1972] 2 All E.R. 475, [1972] A.C. 824 (Chambre des lords).

D6 *Andre* c. *Superior Cheese Canada Ltd.* (1982), 19 Man. R. (2d) 399 (B.R.).

D7 *Anns* c. *London Borough of Merton*, [1977] 2 All E.R. 492 (Chambre des lords).

D8 *Armstrong* c. *City of Regina and Wappel Concrete & Construction Co. Ltd.* (1971), [1972] 1 W.W.R. 685 (B.R. Sask.).

D9 *Atlantic Freighting Co.* c. *Provincial Insurance Co.* (1956), 5 D.L.R. (2d) 164 (C.S. N.-É.).

D10 *Attorney-General (on the relation of McWhirter)* c. *Independent Broadcasting Authority*, [1973] 1 All E.R. 689 (C.A.).

D11 *Barcrest Farms Inc., Karl-Wilheim Hermanns* c. *Le ministre de l'Agriculture et le D^r J.B. Tattersall* (1982), [1983] 1 C.F. 102 (Div. 1re inst.).

D12 *Bjornson et al.* c. *CAE Aircraft Ltd.* (1973), 36 D.L.R. (3d) 586 (B.R. Man.).

D13 *Blackpool Corporation* c. *Locker* (1947), [1948] 1 All E.R. 85 (C.A.).

D14 *Bob Keats, Ltd.* c. *Farrant*, [1951] 1 All E.R. 899 (B.R.).

D15 *Bouchard* c. *La Reine* (1904), 9 R.C. de l'É. 216.

D16 *Bown* c. *Newfoundland* (1985), 54 Nfld. & P.E.I.R. 258 (C.A. T.-N.).

D17 *Brant Dairy Company* c. *Milk Commission of Ontario* (1972), [1973] R.C.S. 131, 30 D.L.R. (3d) 559.

D18 *British Columbia Development Corporation* c. *Ombudsman*, [1984] 2 R.C.S. 447, [1985] 1 W.W.R. 193, 11 Admin. L.R. 113.

D19 *Burlingham Rathgeber* c. *Institute of Chartered Accountants of Saskatchewan* (1983), 149 D.L.R. (3d) 322 (B.R. Sask.).

D20 *Burnac Corporation Limited* c. *Le ministre du Revenu national* (1977), [1978] 2 C.F. 269 (Div. 1re inst.).

D21 *Bushell* c. *Secretary of State for the Environment* (1980), [1981] A.C. 75.

D22 C.E. 18 avr. 1902, Commune de Neris-les-Bains, *Rec.* 275.

D23 C.E. 19 févr. 1909, Abbé Oliver, *Rec.* 181.

D24 C.E. 8 août 1919, Labonne, *Rec.* 737.

D25 C.E. 19 mai 1933, Benjamin, *Rec.* 541.

D26 C.E. 20 déc. 1935, Établissements Vezia, *Rec.* 1212.

D27 C.E. 7 févr. 1936, Jamart, *Rec.* 172.

D28 C.E. 13 mai 1938, Caisse Primaire «Aide et Protection», *Rec.* 417.

D29 C.E. 31 juill. 1942, Monpeurt, *Rec.* 239.

D30 C.E. 7 juill. 1950, Dehaene, *Rec.* 426.

D31 C.E. 22 juin 1951, Daudignac, *Rec.* 362.

D32 C.E. 29 janv. 1954, Institution Notre-Dame du Kreisker, *Rec.* 64.

D33 C.E. 18 déc. 1959, Société «Les films Lutetia» et Syndicat français des Producteurs et Exportateurs de films, *Rec.* 693.

D34 C.E. 11 déc. 1970, Crédit Foncier de France, *Rec.* 750.

D35 *Camara* c. *Municipal Court of the City and County of San Francisco*, 387 U.S. 523 (1967).

D36 *Canadian Javelin Ltd* c. *Sparling* (1978), [1979] 1 C.F. 334 (Div. 1re inst.).

D37 *Canadian Javelin Ltd.* c. *Sparling et al.* (1978), 91 D.L.R. (3d) 64 (C.A.F.).

D38 *Capital Cities Communications Inc.* c. *Le Conseil de la Radio-Télévision canadienne* (1977), [1978] 2 R.C.S. 141.

D39 *Carltona, Ltd.* c. *Commissioners of Works and Others*, [1943] 2 All E.R. 560.

D40 *Case of Proclamations* (1610), 12 Co. Rep. 74, 77 E.R. 1352 (B.R.).

D41 *City of Toronto and Wellwood* c. *Outdoor Neon Displays Ltd.* (1960), 22 D.L.R. (2d) 241 (C.S.C.).

D42 *Clemente* c. *U.S.*, 567 F. 2d 1140 (1st Cir. 1977) *certiorari* refusé, 435 U.S. 1006 (1978).

D43 *Crevier* c. *Procureur général du Québec*, [1981] 2 R.C.S. 220.

D44 *D & H Holdings Ltd.* c. *City of Vancouver* (1985), 15 Admin. L.R. 209 (C.S. C.-B.).

D45 *Dale Corporation* c. *Rent Review Commission et al.* (1983), 2 Admin. L.R. 260 (C.S. N.-É., Div. d'appel).

D46 *Dalehite* c. *U.S.*, 346 U.S. 15 (1953).

D47 *Dedman* c. *La Reine*, [1985] 2 R.C.S. 2.

D48 *Donovan* c. *Dewey*, 452 U.S. 594, 69 L. Ed. 2d 262, 101 S. Ct. 2534 (1981).

D49 *Doyle* c. *Commission sur les pratiques restrictives du commerce et Sparling*, [1983] 2 C.F. 867, 51 N.R. 223 (C.A.).

D50 *Ellis* c. *Dubowski*, [1921] 3 K.B. 621.

D51 *Entick* c. *Carrington et. al* (1765), 2 Wils. K.B. 275, 19 State Trials 1029.

D52 *Firth* c. *Staines*, [1897] 2 Q.B. 70.

D53 *Foster* c. *Fyfe*, [1896] 2 Q.B. 104.

D54 *Franklin and others* c. *Minister of Town and Country Planning* (1947),[1948] A.C. 87 (Chambre des lords).

D55 *Franklin's Case* (1593), 5 Co. Rep. 46a.

D56 *Fraser Valley Frosted Foods Ltd.* c. *Seabrook Farms Frozen Foods Ltd.* (1970), 15 D.L.R. (3d) 459 (C.S. Î-P.-É.).

D57 *G. Ford Homes Ltd.* c. *Draft Masonry (York) Co. Ltd.* (1983), 1 D.L.R. (4th) 262, 43 O.R. (2d) 401 (C.A.).

D58 *Garbarino* c. *U.S.*, 666 F. 2d 1061 (6th Cir. 1981).

D59 *Gershman Produce Co.* c. *Manitoba Marketing Board et al.* (1971), 22 D.L.R. (3d) 320 (C.A. Man.).

D60 *Gershman Produce Co.* c. *Motor Transport Board* (1985), 16 Admin. L.R. 1 (C.A. Man.).

D61 *Griffin* c. *U.S.*, 351 F. Supp. 10,34 (E.D. Pa. 1972) modifiée, 353 F. Supp. 324 (E.D. Pa. 1973).

D62 *Guay* c. *Lafleur* (1964), [1965] R.C.S. 12, 47 D.L.R. (2d) 226.

D63 *H. Lavender and Son Ltd* c. *Minister of Housing and Local Government* (1969), [1970] 3 All E.R. 871 (Q.B.D.).

D64 *Haim Sharit* c. *Ministre des Transports*, TAC, dossier nº C-0032-12, 26 mars 1987.

D65 *Hirsch* c. *Town of Winnipeg Beach* (1961), 26 D.L.R. (2d) 659 (C.A. Man.).

D66 *Hlookoff et al* c. *City of Vancouver et al.* (1967), 65 D.L.R. (2d) 71 (C.S. C.-B.).

D67 *Hookings* c. *Director of Civil Aviation*, [1957] N.Z.L.R. 929.

D68 *Human Rights Commission* c. *Government of Prince Edward Island and Craig* (1982), 37 Nfld & P.E.I.R. 520 (C.S. Î.P.-É.).

D69 *Hundal* c. *Superintendent of Motor Vehicles*, [1985] 5 W.W.R. 449 (C.A. C.-B.).

D70 *Hunter* c. *Southam Inc.*, [1984] 2 R.C.S. 145.

D71 *Imperial Tobacco Sales Co.* c. *A.G. Alta. et al.*, [1941] 2 D.L.R. 673, 76 C.C.C. 84; (C.S. Alb.).

D72 *Indian Towing Co.* c. *U.S.*, 350 U.S. 61 (1955).

D73 *Inland Revenue Commissioners* c. *Rossminster Ltd.* (1979), [1980] 1 All E.R. 80 (Chambre des lords).

D74 *Jackson Stansfield and Sons* c. *Butterworth*, [1948] 2 All E.R. 558 (C.A.).

D75 *James Richardson & Sons, Limited* c. *Le ministre du Revenu national*, [1984] 1 R.C.S. 614.

D76 *Just* c. *R. in Right of British Columbia* (1985), 64 B.C.L.R. 349 (C.S.).

D77 *Katz* c. *United States*, 389 U.S. 347 (1967).

D78 *Kellie* c. *City of Calgary and Morgan and Maley (No. 2)*, [1950] 1 W.W.R. (N.S.) 691 (C.S. Alb., Div. d'appel).

D79 *King-Emperor* c. *Benoari Lal Sarma* (1944), [1945] 1 All E.R. 210 (C.P.).

D80 *Koshurba* c. *Rural Municipality of North Kildonan and Popiel* (1965), 53 W.W.R. (N.S.) 380 (C.A. Man.).

D81 *Lapierre et al.* c. *Medical Review Committee et al.* (C. div. Ont., le 17 nov. 1986).

D82 *Lessard* c. *La Reine* (1939), 67 B.R. 448.

D83 *Lewisham Borough Council* c. *Roberts*, [1949] 2 K.B. 608, [1949] 1 All E.R. 815 (C.A.).

D84 *MacRae* c. *James* (1958), 14 D.L.R. (2d) 350 (C.S. T.-N.).

D85 *Magrum* c. *McDougall et al.*, *R.* c. *Magrum*, [1944] 3 W.W.R. 486 (C.S. Alb., Div. d'appel).

D86 *Marshall* c. *Barlow's Inc.* 436 U.S. 307, 56 L. Ed. 2d 305, 98 S. Ct. 1816 (1978).

D87 *Martineau and Butters* c. *Le Comité de discipline des détenus de l'Institution de Matsqui* (1977), [1978] 1 R.C.S. 118.

D88 *Maschinenfabrik Seydelmann K-G.* c. *Presswood Bros. Ltd.* (1965), [1966] 1 O.R. 316, 53 D.L.R. (2d) 224 (C.A.).

D89 *McCrea* c. *City of White Rock* (1974), 56 D.L.R. (3d) 525 (C.A. C.-B.), infirmant (1972), [1973] 1 W.W.R. 542 (C.S. C.-B.).

D90 *Monk* c. *Farlinger* (1866), 17 U.C.C.P. 41 (C.A.).

D91 *Montreal Abattoirs Limited* c. *The City of Montreal* (1925), [1926] R.C.S. 60.

D92 *Mowat* c. *Steeves* (1981), 35 N.B.R. (2d) et 88 A.P.R. 51 (C.A. N.-B.).

D93 *Nicholson* c. *Haldimand-Norfolk Regional Board of Commissioners of Police* (1978), [1979] 1 R.C.S. 311.

D94 *Nightengale Galleries Ltd.* c. *Director of Theatres Branch* (1984), 48 O.R. (2d) 21.

D95 *North Coast Air Services Ltd. and Alert Bay Air Services Ltd.* c. *The Canadian Transport Commission*, [1968] R.C.S. 940.

D96 *Oyler* c. *Boles*, 368 U.S. 448 (1962).

D97 *Ozubko et al.* c. *Manitoba Horse Racing Commission* (1986), [1987] 1 W.W.R. 149 (C.A. Man.).

D98 *Patchett* c. *Leathem* (1948), 47 L.G.R. 240.

D99 *People of the State of New York* c. *Utica Daw's Drug Company*, 16 App Div 2d 12, 225 NYS 2d 128, 4 ALR 3d 393 (1962).

D100 *Perimeter Airlines (Inland) Ltd.* c. *R.*, [1986] 6 W.W.R. 110 (C. prov. Man.).

D101 *Piller Sausages and Delicatessens Inc.* c. *The Minister of Agriculture and Information Commissioner*, C.F., dossier nº T-1024-85, 10 mai 1985.

D102 *Precision Mechanics Ltd.* c. *Morin*, [1986] R.J.Q. 421 (C.A.).

D103 *Priestly-Wright* c. *Alberta et al.* (1985), 66 A.R. 170 (B.R.).

D104 *Procureur général de l'Alberta* c. *Putnam*, [1981] 2 R.C.S. 267.

D105 *Procureur général du Canada* c. *Les Transports Nationaux du Canada, Limitée*, [1983] 2 R.C.S. 206.

D106 *Prohibitions Del Roy* (1607), 12 Co. Rep. 63, 77 E.R. 1342 (B.R.).

D107 *Proprietary Articles Trade Association* c. *Attorney-General for Canada*, [1931] A.C. 310 (Chambre des lords).

D108 *R.* c. *Arroyo* (1983), 6 C.R.R. 115 (C. comté Ont.).

D109 *R.* c. *Bank of Montreal* (1975), 58 D.L.R. (3d) 577 (C.A. Man.).

D110 *R.* c. *Beaman*, [1963] R.C.S. 445.

D111 *R.* c. *Beazley* (1983), 60 N.S.R. (2d) 145 (C. comté N.-É.).

D112 *R.* c. *Bertram S. Miller Ltd.*, [1986] 3 C.F. 291, 1 C.E.L.R. (N.S.) 16.

D113 *R.* c. *Bichel*, [1986] 5 W.W.R. 261 (C.A. C.-B.).

D114 *R.* c. *Boehner* (1976), 24 N.S.R. (2d) 684 (C. comté).

D115 *R.* c. *Burton*, (1983), 7 C.C.C. (3d) 87 (C.A. T.-N.).

D116 *R.* c. *Cartier* , *R.* c. *Libert* (1978), 43 C.C.C. (2d) 553 (C.S. Qc).

D117 *R.* c. *Davidson and Leonard* (1986), 23 C.R.R. 370 (C. distr. Ont.).

D118 *R.* c. *Forhan*, [1927] 1 W.W.R. 689, 48 C.C.C. 86 (C. distr. Alb.).

D119 *R.* c. *Hamill* (1984), 41 C.R. (3d) 123 (C.A. C.-B.).

D120 *R.* c. *Harrison* (1976), [1977] 1 R.C.S. 238.

D121 *R.* c. *Hauser*, [1979] 1 R.C.S. 984.

D122 *R.* c. *Horback* (1967), 64 D.L.R. (2d) 17 (C.S.C.-B.).

D123 *R.* c. *Jagodic* (1986), 73 N.S.R. (2d) et 176 A.P.R. 342 (C.S. Div. d'appel).

D124 *R.* c. *Jones*, (1984), 10 D.L.R. (4th) 765 (C.A. Alb.).

D125 *R.* c. *Jones and Huber*, [1975] 5 W.W.R. 97, 30 C.R.N.S. 127 (C. mag. Yuk.).

D126 *R.* c. *Jordan* (1984), 39 C.R. (3d) 50 (C.A. C.-B.).

D127 *R.* c. *Laramee*, [1972] 6 W.W.R. 30, 9 C.C.C. (2d) 433, (C. mag. T.N.-O.) [jugement appliqué : *Wright* c. *La Reine*,[1973] 6 W.W.R. 687 (C. distr. Sask.)].

D128 *R.* c. *Lismore Seafoods Limited* (1980), 37 N.S.R. (2d) 635 (C.S., Div. d'appel).

D129 *R.* c. *McKinlay Transport Ltd. and C.T. Transport Inc.* (1987), 58 O.R. (2d) 310 (H.C.).

D130 *R.* c. *Millardair Ltd. et al.*, inédit (le 20 nov. 1981, C. prov. Ont.).

D131 *R.* c. *Moncton Building Inspector, Ex parte Thurrott and Fraser* (1963), 44 D.L.R. (2d) 300 (C.S. N.-B. Div. d'appel).

D132 *R.* c. *Nolan* (1982), 66 C.C.C. (2d) 417, 135 D.L.R. (3d) 530 (C.S. N.-É., Div. d'appel).

D133 *R.* c. *Quesnel* (1985), 53 O.R. (2d) 338 (C.A. Ont.); autorisation de pourvoi refusée (C.S.C., le 22 mai 1986).

D134 *R.* c. *Rao* (1984), 46 O.R. (2d) 80 (C.A.); autorisation de pourvoi refusée (C.S.C., le 11 oct. 1984).

D135 *R.* c. *Renault* (1974), 10 N.B.R. (2d) 583 (C. comté).

D136 *R.* c. *Renz* (1974), 18 C.C.C. (2d) 492 (C.A. C.-B.).

D137 *R.* c. *Rushton et al.* (1981), 62 C.C.C. (2d) 403 (C.A. N.-B.).

D138 *R.* c. *Rutt* (1981), 59 C.C.C. (2d) 147, 123 D.L.R. (3d) 121 (C.A. Sask.).

D139 *R.* c. *Sandler* (1970), [1971] 2 O.R. 434, 18 D.L.R. (3d) 150 (H.C.).

D140 *R.* c. *Sepanary* (1961), 31 D.L.R. (2d) 91, [1962] O.R. 92 (C.A.).

D141 *R.* c. *Smith* (1982), 67 C.C.C. (2d) 418 (C.S. C.-B.).

D142 *R.* c. *Soucy* (1975), 23 C.C.C. (2d) 561, 36 C.R.N.S. 129 (C.S. N.-B., Div. d'appel).

D143 *R.* c. *St. Pancras* (1858), 22 J.P. 384.

D144 *R.* c. *The Vessel «Westfalia»* (1974), 54 D.L.R. (3d) 412 (C.A. C.-B.).

D145 *R.* c. *Thompson*, inédit, (C. comté Ont.), le 27 févr. 1984.

D146 *R.* c. *United Auto Wrecking* (1965), 55 D.L.R. (2d) 375 (C.S. C.-B.).

D147 *R.* c. *Waterfield* (1963), [1964] 1 Q.B. 164.

D148 *R.* c. *Wetmore et al.*, [1983] 2 R.C.S. 284.

D149 *R.* c. *Workmen's Compensation Board, Ex parte Foster Wheeler Ltd.* (1968), 70 D.L.R. (2d) 313 (C.S. Alb.).

D150 *R.* c. *Zaharia and Church of Scientology of Toronto* (1985), 21 C.C.C. (3d) 118 (H.C. Ont.)

D151 *R. ex rel Wilbur* c. *Magee*, [1923] 3 W.W.R. 55, 17 Sask. L.R. 501, 40 C.C.C. 10 (C.A.).

D152 *R.L. Crain Inc. et al.* c. *Couture et al.* (1983), 30 Sask. R. 191 (B.R.).

D153 *Racine* c. *La Reine* (1981), [1982] 1 C.F. 299 (Div. 1re inst.).

D154 *Ramawad* c. *Le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration* (1977), [1978] 2 R.C.S. 375, 81 D.L.R. (3d) 687.

D155 *Rapp* c. *Eastern Air Lines, Inc.*, 264 F. Supp. 673 (E.D. Pa. 1967).

D156 *Ratnagopal* c. *Attorney-General* (1969), [1970] A.C. 974 (C.P.).

D157 *Re A Solicitor* (1962), 36 D.L.R. (2d) 594 (C.S. C.-B.).

D158 *Re Adelphi Book Store Ltd. and the Queen* (1972), 8 C.C.C. (2d) 49 (C.A. Sask.).

D159 *Re Belgoma Transportation Ltd. and Director of Employment Standards* (1984), 47 O.R. (2d) 309 (C. div.), appel rejeté (1985), 51 O.R. (2d) 509 (C.A.).

D160 *Re Clark and Attorney-General of Canada* (1977), 81 D.L.R. (3d) 33 (H.C. Ont.).

D161 *Re Clauson and Superintendent of Motor-Vehicles* (1977), 82 D.L.R. (3d) 656 (C. comté de Cariboo, C.-B.).

D162 *Re Commonwealth Trust Company* (1971), 20 D.L.R. (3d) 170 (C.S. C.-B.).

D163 *Re Field Aviation Co. Ltd. and International Association of Machinists & Aerospace Workers Local Lodge 1579* (1974), 45 D.L.R. (3d) 751 (C.S. Alb.).

D164 *Re Frank Brothers Ltd. and Hamilton Board of Police Commissioners*, [1967] 2 O.R. 284, 63 D.L.R. (2d) 309.

D165 *Re Interprovincial Pipe Line Ltd. and The Queen in Right of Manitoba* (1978), 86 D.L.R. (3d) 9 (C.A. Man.).

D166 *Re Krul and City of Edmonton* (1963), 37 D.L.R. (2d) 409 (C.S. Alb.).

D167 *Re la Loi de 1979 sur la location résidentielle*, [1981] 1 R.C.S. 714.

D168 *Re Li et al. and Abugov et al.* (1981), 120 D.L.R. (3d) 368 (C.A. Alb.).

D169 *Re Matthews and Board of Directors of Physiotherapy* (1986), 54 O.R. (2d) 375 (H.C.).

D170 *Re McAvoy* (1970), 12 C.R.N.S. 56 (C. Terr. T.N.-O.).

D171 *Re Multi-Malls Inc. and Minister of Transportation and Communications* (1976), 73 D.L.R. (3d) 18 (C.A. Ont.).

D172 *Re Pearlman and City of Winnipeg et al.* (1977), 74 D.L.R. (3d) 367 (C.A. Man.).

D173 *Re Peek-Ron Construction Co. Ltd. et al. and City of Orillia et al.* (1974), 42 D.L.R. (3d) 321, 2 O.R. (2d) 181 (H.C.).

D174 *Re Peralta et al. and the Queen in Right of Ontario et al.Peralta et al.* c. *Warner et al.* (1985), 16 D.L.R. (4th) 259 (C.A. Ont.).

D175 *Re Pergamon Press Ltd.* (1970), 3 W.L.R. 792 (C.A.).

D176 *Re Print Three Inc. et al. and The Queen* (1985), 51 O.R. (2d) 321 (C.A.).

D177 *Re Robinson, Little & Co. and Retail Clerks Union, Local No. 1518* (1975), 60 D.L.R. (3d) 712 (C.S. C.-B.).

D178 *Re Rural Municipality of Fertile Belt No. 183 and Peters, Graves and McNaughton* (1915), 9 W.W.R. 103 (C. distr. Sask.).

D179 *Re Stacey's Furniture World Clearance Centre Ltd. and Armstrong et al.* (1981), 121 D.L.R. 712 (C.S. C.-B.).

D180 *Re Standard Oil Co. of British Columbia Ltd. et al. and City of Kamloops* (1972), 29 D.L.R. (3d) 577 (C.S. C.-B.).

D181 *Re Toronto College Street Centre Ltd. and City of Toronto et al.* (1984), 12 D.L.R. (4th) 396, 47 O.R. (2d) 734 (H.C., C. div.).

D182 *Re Township of York By-law 11996; Grimshaw Bros. Ltd. et al.* c. *The Township of York*, [1942] O.R. 582, (*sub nom. Re York Township By-law*), [1942] 4 D.L.R. 380 (C.A.).

D183 *Re Transx Ltd. and Reimer Express Lines Ltd.* (1986), 28 D.L.R. (4th) 392 (C.A. Man.).

D184 *Re Wakil and Medical Review Committee et al.* (1977), 75 D.L.R. (3d) 173 (H.C. Ont.).

D185 *Re Walsh and Jordan* (1961), [1962] O.R. 88, 31 D.L.R. (2d) 88 (H.C.).

D186 *Re Woodglen & Co. and City of North York et al.* (1984), 12 D.L.R. (4th) 146, 47 O.R. (2d) 614 (H.C.).

D187 *Reference re Regulation and Control of Aeronautics in Canada*, [1930] R.C.S. 663.

D188 *Rolbin* c. *La Reine* (1982), 2 C.R.R. 166 (C.S. Qc).

D189 *Roth et al* c. *La Reine* (1984), 84 D.T.C. 6181 (H.C. Ont.)

D190 *Royal American Shows, Inc.* c. *Le ministre du Revenu national* (1977), [1978] 1 C.F. 72 (infirmant (1975), [1976] 1 C.F. 269).

D191 *See* c. *City of Seattle*, 387 U.S. 541 (1967).

D192 *Sherras* c. *De Rutzen*, [1895] 1 Q.B. 918.

D193 *Singh* c. *Immigration Appeal Tribunal*, [1986] 2 All E.R. 721 (Chambre des lords).

D194 *Smallwood* c. *Sparling*, [1982] 2 R.C.S. 686.

D195 *Sowa* c. *Correctional Service of Canada and National Parole Board* (1986), 4 F.T.R. 116.

D196 *The Proprietors of the Charles River Bridge* c. *The Proprietors of the Warren Bridge* (1837), 11 Peters 420 (C.S. É-U.).

D197 *Thomson Newspapers Ltd. et al.* c. *Director of Investigation & Research et al.* (1986), 57 O.R. (2d) 257 (C.A.).

D198 *Townsend* c. *Minister of Transport* (1983), 50 N.R. 112 (C.A.F.).

D199 *United Scottish Ins. Co.* c. *U.S.*, 614 F. 2d 188 (9th Cir. 1979).

D200 *United Scottish Ins. Co.* c. *U.S.*, 692 F. 2d 1209 (9th Cir. 1982).

D201 *U.S.* c. *Neustadt*, 366 U.S. 696 (1961).

D202 *Varig Airlines* c. *U.S.*, 692 F. 2d 1205 (9th Cir. 1982).

D203 *Ville de Kamloops* c. *Nielsen et al.*, [1984] 2 R.C.S. 2.

D204 *Vine* c. *National Dock Labour Board*, [1956] 3 All E.R. 939 (Chambre des lords).

D205 *Weir* c. *Matheson* (1866), 3 E. & A. 123, infirmant 11 Gr. 383.

D206 *Windsor Motors Ltd.* c. *District of Powell River* (1969), 4 D.L.R. (3d) 155 (C.A. C.-B.).

INDEX ANALYTIQUE

ACCÈS À L'INFORMATION, A244, A265, A266, B3, B14
voir aussi : Vie privée, protection de la

ACTION ADMINISTRATIVE, A145, A158, A194, A234, A301, A304
voir aussi : Directives internes régissant l'inspection

AGENT DE LA PAIX, DE POLICE, PUBLIC
voir : Inspecteur, statut de l'

APPLICATION DE LA LÉGISLATION
généralités, A27, A64, A94, A123, A146, A150, A156, A157, A170, A175, A190, A267, A290, A299, A302, A303, A305, A322, D121, D135, D187
stratégies, A78, A173, A176, A295, B19, B85, B91, B95, B96, B101
voir aussi : Statistiques, application de la réglementation

ASPECT RELATIONNEL
voir : Inspection, théorie de l'

AUTORISATION
voir : Délégation

CALENDRIER DE LA RÉGLEMENTATION, B37

CERTIFICAT, CERTIFICATION
voir : Permission ...; Responsabilité civile

CERTIFICAT DE L'INSPECTEUR, D56, D124

CHARTE CANADIENNE DES DROITS ET LIBERTÉS
art. 7, D44, D69, D102, D133
art. 8, A56, A77, A176, D3, D60, D70, D81, D97, D102, D108, D112, D113, D115, D117, D119, D123, D126, D133, D134, D145, D149, D159, D176, D188, D189, D197
généralités, A8, A65, A66, A67, A114, A220, A251, A260, B37, D75, D152
voir aussi : Perquisition administrative; Vie privée, protection de la

CLASSIFICATION DE POSTE, B32, B42, B71, B102

COMPÉTENCE
voir : Constitutionnel, droit

CONFISCATION, A204, D6

CONSTITUTIONNEL, DROIT (COMPÉTENCE), A153, A210, D104, D105, D107, D163, D187

CONTRÔLE POLITIQUE, A49, A183
voir aussi : Responsabilité ministérielle

DÉCISION, PRISE DE : CONSIDÉRATIONS PERTINENTES, A50, A84, A280, B37, D11, D45, D69, D76, D93, D140, D146, D156, D164, D167, D171, D175, D179, D182, D184
voir aussi : Discrétionnaire, processus décisionnel

DÉCISIONS DE L'INSPECTEUR
nature des, A136, A234, B36, D11, D168, D186
validité des, D114, D168, D178

DÉLÉGATION
aux délégataires de l'État, A60, B86, C13, C159, C163
aux délégataires privés ou aux titulaires de licences, A60, A87, A291, A319, D19, D50, D130
documents d'autorisation, B86, D98
généralités, A85, A125, A314, B27, B69, B86, B93, B115, D2, D10, D39, D44, D50, D55, D63, D68, D74, D79, D90, D120, D131, D156, D174, D204
validité, D17, D19, D52, D53, D67, D83, D120, D122, D130, D139, D140, D154, D160, D169, D172

DÉONTOLOGIE, A180, A181, A182, D192

DIRECTIVES INTERNES RÉGISSANT L'INSPECTION
divulgation/secret, A120, A265, A266
généralités, A60, A71, A272, A317, B37, D42, D193
statut juridique des directives internes, A15, A85, A102, A224, A225, D16, D27, D30, D32, D34, D45, D87, D95, D98, D100, D185, D195
voir aussi : Manuels, directives

DISCRÉTIONNAIRE, PROCESSUS DÉCISIONNEL
généralités, B1, B2, B4
justice administrative, A16, A36, A80, A82, A92, A128, A130, A205, A206, A216, A231
limites, A135, A169, A229
nature, A9, A124, A139, A304, A311, A313, D1, D14, D65, D168, D179
voir aussi : Décision, prise de : considérations pertinentes

DISTINCTION ENTRE LES FONCTIONS DE NATURE EXÉCUTIVE, LÉGISLATIVE ET JUDICIAIRE, D2, D17, D18, D19, D37, D44, D54, D62, D69, D83, D93, D118, D139, D140, D164, D167, D174, D182, D204

DIVULGATION
voir : Accès à l'information

DROITS PAYABLES POUR LES SERVICES D'INSPECTION
généralités, C166
sous forme d'impôt, D91, D165

ÉQUITÉ, OBLIGATION D'AGIR ÉQUITABLEMENT
voir : Décision, prise de : considérations pertinentes

ÉVALUATION DE L'ACTIVITÉ DES RÉGIMES D'INSPECTION, A253, A323, B10, B51, B103

FIN DE NON-RECEVOIR (ESTOPPEL), A234

FONCTION PUBLIQUE, A294, C168, C179

FORMATION
généralités, A203, B81, B89, B90, B102, B129, D12

INDEMNITÉS
voir : Droits payables pour les services d'inspection

INFRACTION
voir : Infraction à la réglementation

INFRACTION À LA RÉGLEMENTATION, A184, A277, B52, B91, B124, D5, D14

INSPECTEUR DE L'ÉTAT, A129
voir aussi : Inspection, nature de l'; Inspection, théorie de l'; Obligations de l'inspecteur; Responsabilité civile

INSPECTEUR PRIVÉ
autoréglementation, A37, A300, D43, D169, D184
généralités, A37, A60, A64, A108, A123, A137, A149, A154, A157, A159, A166, A190, A197, A217, A245, A288, A299, A301, A319, D26, D28, D29, D50, D63, D74, D130, D144, D163, D198
personne morale, A227
responsabilité double, A62
voir aussi : Obligations de l'inspecteur

INSPECTEUR, STATUT DE L', A74, A107, A198, A241, A281, A287, B25, B39, C3, C179, D78, D80, D82, D85, D110, D116, D118, D125, D127, D136, D137, D138, D141, D142, D151, D205

INSPECTEURS, RÉGLEMENTATION DE L'ACTIVITÉ DES
généralités, A41, A71, A84, A102, A113, A127, A128, A133, A155, A168, A181, A182, A223, A228, A229, A252, A294, A309, A310, B20, B21, B22, B31, B37, B87, B102, D12, D181, D185
voir aussi : Contrôle politique; Délégation; Directives internes régissant l'inspection; Discrétionnaire, processus décisionnel; Révision, annulation, appel; Formation; Régimes d'inspection et d'autres groupes de fonctionnaires, inspection des

INSPECTION — QUESTIONS PARTICULIÈRES
abeilles, A282
banques, A221
bien-être social/sécurité sociale, A216
communications, A218
concurrence, A121, A138, A270
droits de la personne, A2, A3, A295
énergie, A165
environnement (pollution), A18, A47, A108, A111, A119, A171, A254, D5
foresterie, A178
logement, A230
médicaments, A151, D61
mesures et des régimes d'inspection publics
voir : Évaluation
mesures incitatives, B61
mines, A14, A24, A38, A39, A206
pêcheries, A70
planification, A170
rémunération, A26
revenu, A11, A43, A191, A200, A204, A217, A226, A299, B122
santé et sécurité professionnelles, A88, A152
voir aussi : mines; usines
terres humides, A261
transport, A33, A55, A58, A75, A141, A144, A197, A268, A290, A315, A316, A320, D42, D58, D67, D155, D199, D200, D202
travail, B104
usines, A4, A6, A22, A23, A39, A42, A51, A52, A53, A54, A246, A297, A298, A303, A307
voir aussi : Régimes d'inspection, Canada; Régimes d'inspection, historique; Régimes d'inspection, R.-U.

INSPECTION, DANS LE CADRE D'UNE PROCÉDURE CIVILE, D166, D177

INSPECTION, NATURE DE L', A19, A31, A45, A76, A84, A87, A122, A129, A160, A174, A209, A219, A232, A233, A255, A275, A279, A318, B72, D75, D86, D109, D112, D113, D134, D143

INSPECTION, PREUVES PRÉSENTÉES DEVANT LES INSTANCES CIVILES, D9, D57, D60, D88

INSPECTION, THÉORIE DE L'
aspect relationnel, A72, A118, A132, A271, A275
gestion, A12, A70, A100, A177, A223
négociations, A109, A147, A205

police, A30, A131, A240
voir aussi : Inspection, nature de l'; Objectifs publics, réalisation des

JUSTICE INFORMELLE, A1

MANUELS, DIRECTIVES
Administration, A60, B5, B6, B7, B9, B17, B18, B27, B29, B31, B46, B53, B60, B62, B64, B66, B68, B69, B74, B77, B83, B92, B99, B100, B106, B107, B108, B118, D38, D45, D100
secteur privé/particuliers, A48, A117, A267
voir aussi : Directives internes régissant l'inspection

NÉGLIGENCE
voir : Responsabilité civile

NOMINATION
voir : Délégation

OBJECTIFS PUBLICS, RÉALISATION DES, A49, A63, A105, A106, A232, A236, A243, A269, A280, A305, B34, B37

OBLIGATIONS DE L'INSPECTEUR, A147, B91, B111, D143, D192

OBSERVATION DES NORMES, A75, A103, A118, A147, A172, A188, A259, A274, A315, A316, A319, B34, B79, D159, D197

PERMISSION, LICENCE, PERMIS, DROIT (POUVOIRS DE L'INSPECTEUR AU SUJET DE), A60, B83, D41, D44, D60, D65, D66, D131, D146, D161, D171, D172, D173, D174, D180, D181, D184, D186, D192, D198, D206
certificat, attestation
voir : Responsabilité civile

PERQUISITION ADMINISTRATIVE
accès dans des lieux, à des registres, A186, D84, D109, D157
formalités impératives, A108, A184, A186, A222, A235, A324, B122, D70, D71, D73, D102, D119, D158, D170, D176, D190
généralités, A8, A42, A43, A114, A115, A116, A171, A176, A191, A193, A196, A242, A251, A262, A288, A296, A321, B13, B33, B38, B116, D20, D35, D48, D51, D70, D77, D94, D96, D99, D133, D134, D176, D188, D189, D191, D197
voir aussi : Charte; Vie privée, protection de la

PERSONNES MORALES
voir : Inspecteur privé

POLICE, A2, A25, A30, A65, A66, A67, A73, A74, A82, A99, A112, A130, A131, A133, A134, A136, A167, A174, A178, A185, A211, A213, A228, A241, A245, A256, A257, A277, A278, A309, A310, A312, A323, B13, B19, B20, B21, B22, B103, B104, B112, B126
voir aussi : Inspecteur, statut de l'; Pouvoir

POLICE ADMINISTRATIVE, A44, A145, A185, A192, A202, A240, A299, A301, D22, D23, D24, D25, D31, D33

POUVOIR
généralités, A113
nature du pouvoir d'inspection, A184, A270, A321, D49, D92, D107, D178, D169
pouvoirs de police, A145, A195, A215, A283, B38, B52, D1, D40, D47, D106, D132, D147, D196
voir aussi : Discrétionnaire, processus décisionnel; Inspection, nature de l'; Permission ...; Perquisition administrative; Prérogative; Saisie

PRÉROGATIVE, A153, D40, D106, D205

PRIVATISATION
voir : Inspecteur privé

RÉFORME, A164, A283, A285, B8, B33, B35, B36, B37, B38, B39, B116

RÉGIMES D'INSPECTION, CANADA
agriculture, A5, A276, B41, B48, B51, B53, B54, B55, B56, C171, D11, D59, D101, D112, D116, D135, D178
alimentation, A276, B14, B49, C170
aviation, A58, A60, A62, A75, A121, A319, B18, B19, B24, B32, B34, B40, B50, B79, B81, B82, B83, B84, B85, B86, B87, B88, B89, B90, B91, B92, B93, B94, B95, B96, B101, C167, D95, D130, D170, D187
banques, A221, B23
communications, B73, B74
concurrence, A121, A176, B41, B48, B63, B64, D71, D105, D107, D133, D152, D197
construction, D173, D180, D181, D186, D203
défense, B65, B66, C164, C166, D132, D141
douanes et accise, A191, A204, B97, B98, B99, C177, C178, D15, D123, D126, D145
droits de la personne, A295, B16, B17, C164, D6
énergie, A165, B26, C169, C176
environnement, ressources, A29, A48, A119, A159, B49, B59, B60, B106, C173, C175
généralités, A8, A70, A91, A101, A103, A120, A142, A162, A249, A277, A282, B5, B6, B7, B9, B11, B13, B15, B22, B24, B30, B31, B40, B52, B58, B61, B62, B69, B102, B105, B106, B107, B108
immigration, B20, B21, B28, B29, B69, C164
impôt sur le revenu, A11, A43, A191, A226, B20, B97, B100, C164, D20, D75, D102, D129, D157, D176, D177, D189, D190
marine marchande, B102, C174, D144
méthodes policières, B21
pêcheries, A70, B41, B48, B76, B77, C172, D115, D128, D174
poids et mesures, D111
postes, B25
santé et sécurité, A96, A126, B36, B47, B48, B67, B68, D6
sociétés, D49, D162

transport, A315, A316, B34, B41, B50, B72
travail, B104
travaux publics, A199

RÉGIMES D'INSPECTION, COMPARAISONS
Australie, A38, A39, A233
É.-U., A24, A268, B23
Europe, A2, A25
France, A194
généralités, A122, A167, A215, B117, B122
R.-U., A194, B23

RÉGIMES D'INSPECTION, É.-U., A13, A19, A20, A79, A108, A111, A138, A151, A171, A178, A186, A230, A261, A264, A284, A286, B111, B112, B113, D42, D58, D61, D155, D199, D200, D202

RÉGIMES D'INSPECTION ET D'AUTRES GROUPES DE FONCTIONNAIRES, INSPECTION DES, A41, A127, A140, A143, A253, A309, A312, B7, B9, B11, B12, B24, B25, B26, B31, B45, B62
voir aussi : Évaluation

RÉGIMES D'INSPECTION, FRANCE
voir : Police administrative

RÉGIMES D'INSPECTION, HISTORIQUE
Canada, A70
généralités, A46, A167, B117
R.-U., A4, A6, A10, A14, A17, A35, A40, A51, A52, A53, A54, A73, A98, A161, A163, A189, A208, A239, A253, A256, A257, A281, A293, A297, A307

RÉGIMES D'INSPECTION, R.-U.
étude générale, A117, A140, A143, A170, A195, A200, A209, A218, A238, A253, A255, A298, B121, B127, B129
fiscalité, A157, B122, B125
mines, A35, A125, A208, D53
pollution, A47, A254
système scolaire, A32, A34, A35, A104
usines, A4, A6, A22, A23, A51, A52, A53, A54, A95, A161, A214, A246, A303, B120, B124, B128

RÉGLEMENTATION
voir : Inspecteurs, réglementation de l'activité des

RÉGLEMENTATION, RÉGIME D'INSPECTION ET
déréglementation, A263
entreprises, D86
généralités, A174, A175, A244
théorie, A269, A273, A303
voir aussi : Calendrier de la réglementation

RÉGULARITÉ, A135, D4, D90, D111

RESPONSABILITÉ CIVILE
de l'État pour le travail des inspecteurs, A24, A33, A55, A83, A88, A90, A93, A97, A141, A144, A152, A187, A258, A268, A290, A292, D42, D58, D61, D76, D155, D199, D200, D202, D206
décisions relatives à l'établissement des objectifs publics, D76
des inspecteurs de l'État, D8, D62
moyens de défense (É.-U.)
fonction discrétionnaire, D46, D72
présentation inexacte des faits, D201
obligation d'inspecter, omission d'inspecter, D203
obligation de diligence, A201, D7, D89, D103, D203

RESPONSABILITÉ CIVILE DÉLICTUELLE
voir : Responsabilité civile

RESPONSABILITÉ MINISTÉRIELLE, B21
voir aussi : Contrôle politique

RÉVISION, ANNULATION, APPEL
externe (judiciaire), A84, A228, D173, D181
généralités, D43
interne, D161, D168, D173, D180

SAISIE
généralités, A8, A42, A114, A116, A191, A196, A242, A262, A288, A321, B13, B35, D3, D59, D60, D129, D135, D150, D153, D176, D190
part des biens saisis, D15
voir aussi : Charte; Perquisition administrative

SERVICES, D56
voir aussi : Droits payables pour les services d'inspection; Inspection, nature de l'; Inspection, théorie de l'

SOLUTIONS DE RECHANGE, A64, A101, A250
voir aussi : Inspecteur privé

STATISTIQUES, APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION
données sur les poursuites et autres dispositions, A69, B52, B88, B94, B102

STATUT
voir : Inspecteur, statut de l'

TRAVAIL, DROIT DU, A71, B40

VIE PRIVÉE, PROTECTION DE LA
généralités, A249, B3, B21
voir aussi : Accès à l'information; Charte; Directives internes régissant l'inspection; Perquisition administrative